



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Historia económica de los aerotransportes comerciales argentinos

Gregoratti, Horacio David

1975

Cita APA:

Gregoratti, H. (1975). Historia económica de los aerotransportes comerciales argentinos. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

cat. 1501
1066

Universidad de Buenos Aires

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Ducroix
1937/38

Historia Económica
de los
Aerotransportes Comerciales
Argentinos

TESIS DOCTORAL

CATALOGADO

Profesor Consejero: Dr. BENJAMIN GARCIA HOLGADO

HORACIO DAVID GREGORATTI,

Registro N° 17.999

Luciano García Holgado
Juan Pablo Ducroix
Clayton de S. S. M.

" HISTORIA ECONOMICA
DE LOS AEROTRANSPORTES COMERCIALES ARGENTINOS "

I N D I C E

	<u>Página</u>
Prólogo	1
Capítulo Primero : Desde los inicios hasta 1920 aproximadamente "PRECURSORES"	4
Capítulo Segundo: Desde 1920 hasta 1930 "Misiones aeronáuticas de postguerra "	12
Capítulo Tercero: Desde 1931 hasta 1944 "Aeroposta y la Patagonia"	21
Capítulo Cuarto: Desde 1945 hasta 1949 "Sociedades Mixtas"	30
Capítulo Quinto: Desde 1950 hasta 1955 "Del monopolio estatal total"	67
Capítulo Sexto : Desde 1956 hasta 1958, fin del estudio "Un nuevo enfoque Privado y estatal concomitante"	75
Cuadros Estadísticos:	100
Bibliografía	105
Publicaciones	116
Detalle de estados contables verificados	121

PRÓLOGO

Asumir la responsabilidad de preparar un trabajo para optar al grado académico máximo que otorga nuestra querida Universidad de Buenos Aires, luego de casi diez años de haber finalizado la carrera básica en la Facultad de Ciencias Económicas había creado en mí, una situación de no poder sintetizar el material estudiado, que no me permitía concluir definitivamente con esta tarea. Es por ello que debo dejar mi expreso reconocimiento al Señor Director del Departamento Doctorado, el Profesor Doctor Pedro J. Arrighi, por ser el que me brindó un apoyo moral muy importante y me decidió a finalizar la misma. Asimismo considero un deber el agradecer al Señor Profesor que aceptó la conducción de la tesis, Doctor Benjamín García Holgado, pues no solo puso a mi disposición su vastísima y especializada biblioteca, quizá una de las más completas de la historia contemporánea argentina, sino que no tuvo ningún inconveniente en recibirme en una gran cantidad de visitas, tanto en su estudio privado, como en las Facultades en las cuales dicta cátedra y siempre con un consejo claro y apropiado, me fue orientando debidamente sobre la formalización del objetivo final.

El material por ser un tema inédito y muy poco frecuentado por los estudiosos de la historia y de la economía, era muy difícil de obtener, máxime teniendo en cuenta que cuando luego de la reforma constitucional del año 1949 y del traspaso de la conducción de las líneas de transporte aéreo del ámbito militar a la Secretaría de Transportes, se extravió muchísimo material, y luego al finalizar el período constitucional del año 1955 y volver la actividad nuevamente a la esfera de la Aeronáutica militar, se volvió a perder casi todo lo anterior. Es por todo ello que considero un deber ineludible, rendir mi homenaje a los ahora fallecidos que tuvieron a través de más de diez largos años, la bondad de no solo irme facilitando muchísimo material, sino que también en largas y laboriosas jornadas me fueron transmitiendo un sin fin de datos y relatos de los cuales habíam sido partícipes directos o indirectos.

Mi homenaje póstumo a los Sres. Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier (R) Herman Augusto Renato Beni, ex-Director General de Administración del Ministerio de Aeronáutica Argentino, a los Sres. Comandantes (R) Jorge Ernesto Souvillé, y Antonio Bossi, que ocuparon el Directorio de ZONDA y FA-MA, y que durante la década del 50 y del 60 siendo aún estudiante, me brindaron un gran apoyo en mi tarea de recopilación de antecedentes y la preparación de un primer intento monográfico con el cual obtuve por concurso mi ingreso a la docencia universitaria en el año 1963 en esta Facultad. - A los señores Oficiales superiores Brigadier Doctor Damianovich Olivera, Comodoro (R) Francisco Olano, Comodoro (R) Carlos Adolfo Soto, Brigadier German Spika, y a todos los señores oficiales y suboficiales de Fuerza Aérea, y de la Marina de Guerra como así también al personal técnico y administrativo que en todo momento me facilitaron la tarea de investigación. Hago extensivo este agradecimiento a los señores funcionarios y empleados de las diversas direcciones generales de la Secretaría de Transporte de la Nación, de las de Aviación civil provinciales y de las bibliotecas Nacional de Aeronáutica, del Consejo Federal de Inversiones y de la Facultad de Ciencias Económicas.

Finalmente deseo dejar expresa constancia que este trabajo no podría haberse realizado sin los conocimientos que obtuve al cursar el Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico en los años 1971/ 1972 y obtener de todo el plantel de los Señores Profesores una amplísima información relacionada con todos los temas desarrollados en este trabajo. Los doctores Federico Videla Escalada, Agustín Rodríguez Jurado, Héctor Perucchi, Aldo Cocca, Eduardo Cosentino, M.O. Folchi, Fernández Tavelli, Fernández Brital, no solo alentaron siempre la tarea, sino que varios de ellos tuvieron la deferencia de leer los manuscritos y hacerme muy precisas y valiosas observaciones. Hago extensivo mi agradecimiento a los Señores Profesores del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico y de la Aviación Comercial de Madrid, España, y que merced a la facilidad de haberme alojado en el Colegio Mayor Argentino, de esa ciudad capital española, pude asistir al primer curso de técnicos de aviación comercial. Sus directores Doctores Tapia Salinas, Rego Fernández, Mapelli López, Fernández Vegue y al Ingeniero Aeronáutico Cuesta Alvarez, me enseñaron un sin

fin de datos relacionados con la influencia europea en la incipiente aviación civil latinoamericana, de la primera mitad de este siglo.

A todos ellos y los que sin ser mi deseo los he omitido, mi sincero agradecimiento, como así también al funcionario de esta Facultad que tuvo siempre en los últimos tiempos la buena voluntad de alargar sus horarios para darme instrucciones sobre esta tarea, el Sr. Miguel Pirozzi.

CAPITULO PRIMERO

Desde los inicios hasta 1920 aproximadamente

" PRECURSORES "

Los estudiosos de la historia económica en nuestro país, aún no han estudiado en profundidad uno de los temas que a mi juicio es muy importante para el conocimiento y esclarecimiento de la historia económica argentina principalmente en las décadas del 1940, 50 y 60, y es precisamente el desarrollo y evolución de los aerotransportes comerciales argentinos.

Esa idea latente en mí desde hace varios años, fue la que me indujo a preparar este trabajo para ser presentado ante las autoridades de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Para una mayor comprensión de la tarea he optado por dividirla en seis capítulos cada uno de los cuales abarca un período que por sus características bien definidas lo diferencia de los demás.

En realidad no podemos hablar de aviación comercial propiamente dicha, sino cuando irrumpe nuestra famosa y querida Aeroposta, y desde allí, pasando luego por la "época" de la creación de las llamadas empresas mixtas, luego fusionadas y estatizadas, para desembocar finalmente en el nuevo enfoque de permitir la convivencia de las empresas privadas y la estatal, hasta la aparición del jet, momento en el cual concluye mi tarea.

El primer capítulo incluye desde la época en que si bien no podemos decir que era vuelo comercial propiamente dicho, vemos que van surgiendo personas, asociaciones y entidades, todas ellas enlazadas por una idea común, el vuelo mecánico, con los "más pesados" que el aire.

Es por ello que tomando como base cierta de que el primer vuelo en el mundo con sentido de vuelo aeronáutico, pues los aerostatos, ya eran bien conocidos antes de fin del siglo XIX, es el de los hermanos Wilbur and Orville WRIGHT realizado

en los campos cercanos a Norfolk en el Estado de Carolina del Norte en el avión denominado "The Flyer" traducido por "El Voleador" a mi entender desde esa época es que debemos comenzar a estudiar el problema. Si bien reconozco que es muy discutido en el ambiente histórico aeronáutico el dato que he mencionado, me he valido para ello de dos fuentes a mi entender bastante fidedignas: la primera es el libro Historia Mundial de la Aviación escrito por Edmond PETIT en Francia y editado por Hachette S.A. en París en 1967 y cuya edición en castellano recientemente llegada a la Argentina fue efectuada en Barcelona e impresa en Andorra, publicación considerada muy seria entre los escritores de aeronáutica y segunda fue mi visita personal al Instituto Smithsonian en los Estados Unidos en el pasado mes de Septiembre de 1968 y al National Air Museum y el Museo de la Air Force en la misma ciudad de DAYTON, estado de Ohio donde tenían instalada su fábrica de bicicletas los hermanos Wright en aquella época. Los norteamericanos en homenaje a ellos han denominado la magnífica base aérea militar de esa zona con el nombre de Base Aérea Militar Wright-Patterson que ocupa una enorme cantidad de hectáreas. Debo dejar expresamente aclarado que el haber llevado en esa época la representación de la Facultad de Ciencias Económicas de tres Universidades de mi País, las autoridades de la Indiana University, lugar donde se desarrolló el IV Congreso Internacional de Historia Económica me proveyeron de una credencial que me permitió visitar tanto los Museos como otras Instituciones oficiales y privadas, entre ellas el Smithsonian Institution y el Capitolio y en los cuales se me dió acceso a documentación muy importante para este materia. Ya podemos llegar al año 1905 que se caracterize por la creación de la Federación Aeronáutica

7

Internacional (F.A.I.) que servirá luego para homologar records y efectuar reglamentaciones para que no pasen episodios como el anteriormente comentado que si bien fue presenciado por cinco testigos además de los hermanos protagonistas, siempre elevó una serie de dudas y quejas principalmente entre los otros inventores y creadores europeos que también consideraban suyo el primer vuelo.

También en el año 1905 se crea el Aero Club de América y el primer concurso ya organizado por el Aero Club de Francia. Pasemos ahora a nuestro país en el cual también no sólo en la gran urbe, -Buenos Aires- sino también en todo el ámbito territorial se comenzaban no sólo a conversar sino también a ejecutar dentro de los más rudimentarios sistemas todo tipo de aparato que podría ser usado para volar aunque no obtuviesen el resultado previsto. Es muy difícil poder obtener testimonios de estos actos principalmente porque no había prensa especializada y luego porque parafraseando a un periodista, "...esos locos de los más pasados que el aire..." la elite de la ciudad tomaba con cierta bonhomía y simpatía a estos precursores pero ninguno de ellos pensaba ni siquiera remotamente que con el andar del tiempo se transformaría en un elemento insustituible de transporte y a su vez en una quizá de las más poderosas armas temibles de la guerra moderna. Algunos de los diarios de los años 1906 1907 y 1908 cuyas colecciones pude revisar gracias a la gentileza de los señores Directores de La Prensa y de la Biblioteca Nacional informan sobre algunas noticias pero tomando generalmente más en cuenta los accidentes o incidencias que el proceso formativo en sí mismo de la Aeronáutica Argentina. En realidad la propia Biblioteca Nacional de Aeronáutica, entidad elomen-

te especializada en el tema y que es la que mayor cantidad de material tiene sobre ello, tampoco tiene documentación amplia sobre estos años. El libro del Señor Antonio M. Biedma Recalde recientemente publicado -Diciembre 1968- por la Dirección de Publicaciones del Círculo de Aeronáutica, persona a la cual no tuve el gusto de conocer personalmente pero a la cual he seguido a través de sus publicaciones en las revistas especializadas desde el año 1948 época en la cual siendo el suscripto un joven estudiante secundario ya le habían surgido deseos de estudiar este precioso y apasionante tema de la aviación argentina, es el que mas me ha ilustrado sobre esta época pese a que enfoca el tema sobre todo en el aspecto militar naval o deportivo. Se trata de una obra realmente importante y la cual fue recomendada por el Círculo de Escritores de Aeronáutica de la Argentina y premiada por el Círculo de Aeronáutica. Según las personas vinculadas al quehacer aeronáutico el referido libro vino a llenar un gran vacío en las letras argentinas y los diarios entre ellos La Nación y Clarín le han hecho una crítica muy elogiosa.

También obtuve varias reuniones personales con el Sr. Luis Paolini uno de los "pioneros" en la fabricación de aviones en nuestro país; nació en la Boca, porteño auténtico y ejemplo de la generación argentina de 1894 y con el Sr. Sfreddo (h.) socio del anterior, actualmente en el negocio que explotan ahora, e hijo del ex-socio de Paolini, el Sr. Jorge Sfreddo, fallecido hace 8 años, a quien también había conocido en el año 1959 cuando pese a haber sido un prestigioso industrial de su época gestionaba su jubilación, por cuanto el Estado le había expropiado la fábrica en 1945.

Tuvo la gentileza de otorgarme una entrevista, que ob-

9

tuve por intermedio del señor ex-Profesor titular de Contabilidad Pública de la Facultad, Dr. Matocq, otro de los aviadores profesionales de este período, todavía sobreviviente, el señor Luis Cardelicchio, quien explicó que en ese momento la aviación profesional que él desarrolló fue la hoy denominada "Vuelos de Bautismo" y que le representaba en aquella época, además de una actividad muy interesante, también una muy buena fuente de ingresos, recordando que mensualmente con sus demostraciones sobre nuestra Ciudad, llevando un pasajero en cada vuelo, había llegado a tener ingresos de \$ 300 y \$ 400.- que en valores de moneda constante podríamos calcular sin llegar a exagerar, a \$ 800.000.- de hoy 1975.

Los primeros aviones que aparecieron en esta primera década fueron varios en tipos y modelos, pero los que más han quedado en el recuerdo de todos los que tuvieron algo que ver con ello, fueron tres. Los biplanos Voisin, los monoplanos Bleriot y los biplanos Ferman. Todos ellos fundamentalmente eran de madera, usándose preferentemente el abeto, haya y fresno, también se utilizaban para las alas y parte de lo que podríamos denominar fuselaje, telas generalmente de algodón o lino a las cuales luego se les daba varias capas de un barniz especial, luego tenían tuberías de aluminio, cables de acero y las ruedas eran parecidas a las de las bicicletas.

Los lugares que podríamos denominar fueron los primeros aeródromos, los encontramos en el llamado Villa Lugano, luego el de Longchamps, en la zona que hoy ocupa el barrio del mismo nombre del pueblo del Ferrocarril Roca en la línea a San Vicente, a sólo escasos 30 Km. del Congreso y finalmente, el de Campo de Mayo.

Se aprovechó el entusiasmo que había generado en toda la población el festejo del Centenario para el año 1910 hacer festivales y otras demostraciones aéreas.

No podemos olvidar en esta época el nombre de dos grandes figuras argentinas, una en el campo teatral y otra en el mecánico, que fueron los "pioneros" del Aero Club Argentino y son Florencio Parrevicini, "Parrá" y el Ingeniero Jorge Newbery.

El primer "brevet" o certificado de piloto extendido en la Argentina por el Aero Club Argentino, que no estaba aún afiliado a la F.A.I., pero que había adoptado el tipo de reglamentación vigente en el similar de Francia, fue el N.º 1 a don Aeron de Anchorena y el N.º 2 al mencionado Ing. Jorge Newbery.

En el año 1911 el prestigioso diario La Nación para reactivar la actividad aérea establece un premio que consistía en realizar un vuelo Buenos Aires-Rosario con escalas en Pergamino y San Nicolás. Quedó desierto la primera vez pues habían surgido dificultades entre los aviadores, tipo de neftos, etc. Luego también el diario La Razón establece un premio para el primer viaje aéreo Buenos Aires-Mar del Plata. Surge ahora la figura del inolvidable Bartolomé Cattaneo que propone al diario La Nación restablezca el premio y el 25 de junio de 1911 no sólo cubre el viaje de Rosario a Buenos Aires, sino que realiza la primera estafeta aérea privada.

Luego es el propio Bartolomé Cattaneo quien insiste en el correo aéreo y obtiene así en colaboración con el Correo Argentino que éste el 21 de diciembre de 1913 en forma oficial le homologue el primer vuelo aéreo de correo internacional al unir Concepción del Uruguay -(Argentina) con Paysandú (R.O. del Uruguay).

También realiza la primera estafeta internacional el famoso aviador don Teodoro P. Fels al unir en septiembre de 1917 la Argentina con Uruguay.

También se realiza un correo aéreo entre Chile y la Argentina al realizar un vuelo el 5 de agosto de 1919 el representante de la Misión Italiana que nos visitaba, Mayor Antonio Locatelli.

Así un poco esquemáticamente termina esta primera parte del primer capítulo en el cual hemos podido observar aunque creo un poco deshilvanadamente, los primeros intentos de aviación aunque no comercial, pero sí por lo menos postal.

CAPITULO SEGUNDO

Desde 1920 hasta 1930 aproximadamente

MISIONES AERONAUTICAS DE POSTGUERRA

Es por ello que si bien puede objetarse que ya durante el llamado por mi en el primer capítulo "Precursores" y llevarlo hasta el año 1920, habían llegado a nuestro país comisiones o misiones aeronáuticas extranjeras, principalmente las que habían luchado en el frente durante la primera gran guerra mundial 1914-1918 y que algunos integrantes de ellas eran argentinos que llamados por convicción íntima al entrar la Patria de sus padres en el gran conflicto no esperaron nada y se largaron a la lucha, recién después de 1920 comienzan a repercutir en el ámbito denominado de la aviación comercial estas representaciones.

Es así como estudiando los diarios de sesiones del Honorable Congreso de nuestro país, más detalladamente en el de la Cámara de Senadores, se ha podido encontrar las discusiones parlamentarias relacionadas con un pedido que habían efectuado un grupo representativo de solicitud de "concesión" para establecer una línea aérea en la Patagonia y precisamente exacto se encuentra en el del mes de Setiembre de 1920. Y he aquí como este tema se relaciona directamente con el de la Historia de los Ferrocarriles en la Argentina del que es autor el Dr. Cucorese. Dada la estructura al decir del profesor Bunge "Abenical" de nuestro sistema ferroviario y la exactitud, puntualidad, buen servicio y principalmente limpieza y fina atención en los salones comedores, hacía que los hombres de negocios en general utilizaran los varios servicios de tren que saliendo de nuestra gran urbe, Bs. Aires, por la noche luego de cerradas las oficinas comerciales, llegaran por la mañana a dos de los principales centros de la actividad económica argentina, Córdoba-mediterránea- y Bahía Blanca, la lleve de la extensa Patagonia. Era por

ello que con gran criterio empresario el grupo que dirigía Don Eduardo Bradley y teniendo la financiación de la hoy todavía importante empresa Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, y la de otro respetado financista internacional el Sr. Mauricio Braun, pensó que lo importante e interesante era abrir una ruta aérea desde esa "llave" hasta Tierra del Fuego. Es notable leer las palabras del Sr. Bradley que con conocimiento intrínseco de lo que era la Patagonia y a su vez la enorme riqueza que tenía, y los escasos y malos medios de comunicación que tenía, veía en el transporte aéreo regular, la mejor forma de llevar la civilización a toda ella y a su vez de tender a que la futura empresa aérea tuviese lo que hoy en día aspiran muchas muy modernas compañías de aviación y nunca lo obtiene que es un gran porcentaje de "llenado" de la aeronave, única manera de hacer barato el transporte al rebajar costos operativos. No obstante, a mi juicio, lo genial de la idea, no prosperó pues la Cámara de Diputados que como lo indica la Constitución Nacional cerraba su período ordinario de sesiones a los pocos días no lo trató: Algunos autores explican que ello se debió a que la Cámara de Diputados tenía también un proyecto similar en consideración que el año anterior 1921 había entregado el Brigadier británico Guy de Livingston y que fue por ello que demoró su estudio. Cualquiera sea la causa, dado lo importante de la obra que se iba a realizar creo que debería haberse tratado con prioridad, pero lamentablemente, una vez más la aviación comercial argentina queda en manos de políticos y no de técnicos. También en el año 1922 y eso que esta vez el pedido era surgido del propio Gobierno, pues lo hacía el denominado Servicio Aeronáutico del Ejército y que pedía cubrir una línea desde

Carmen de Patagones (otra vez surge la idea del buen servicio ferroviario), pues no debemos olvidar que esa localidad es la última de la Provincia de Buenos Aires, y justo donde la línea férrea empieza a tomar rumbo sudoeste hasta San Antonio Oeste para luego dirigirse casi perpendicular hasta la precordillera y Beriloché. Por ello creo acertada la idea propuesta por este servicio del Ejército, pero como junto con ello solicitaba por ser una repartición estatal un crédito de Un millón y medio de pesos tampoco tuvo éxito el pedido.

No por ello dejó de intentar otras rutas el representante inglés y se dedica de lleno a la fusión de dos de las primitivas empresas de aviación, la llamada Sociedad River Plate Aviation Co. con otra que se encontraba sin actividad y que era la Cia. Franco Argentina de Transportes Aéreos. El nuevo nombre comercial de la fusión era Compañía Rioplatense de Aviación. El Directorio de esta nueva sociedad estaba presidido por una persona de gran renombre en el comercio y la banca porteña, don Carlos A. Torquist, y quedó bajo la administración general de S. Kingsley. Su capital que fué autorizado suscripto y realizado era de Un millón de pesos moneda nacional, que para esa época -1921- era una cifra extraordinaria.

Si bien comercialmente hablando no tuvo éxito, marca un rumbo en un aspecto que aun hoy es factor importantísimo en el negocio aéreo y es el del correo aéreo. Este aspecto es tan importante en el año 1923 como en 1975 y quizá lo siga siendo, pues el poder cobrar una pequeña sobretasa por el cargo Vía Aérea hace que la empresa de aeronavegación reciba un estímulo muy importante en sus ingresos y a su vez hace que el usuario de la correspondencia pueda tener un servicio eficaz y rápido que no pue-

de brindarle ningún medio de superficie. El cargo de Director de Correos de aquella época, función pública espectante y muy importante era desempeñada por el Sr. Mihura que reemplazaba al anterior Administrador Giuffrè, y es importante que no debemos olvidar que en ese momento se efectuó un cambio de Presidencia en nuestro país saliendo el Sr. Hipólito Yrigoyen y ocupando el estrado presidencial una magnífica figura de la política argentina, quizá, el decir de algunos autores el más publicitado de todos los presidentes argentinos, de aquella época, pues el Doctor Marcelo T. de Alvear, del Partido Radical, pero del ala denominada "antipersonalista" centro derecha era a su vez también una figura respetada y en parte aceptada por el otro partido antagonico, el conservador.

Se utilizaron aparatos tipo anfibios o sea que tanto podían acuatizar en el Río de la Plata, o aterrizar en tierra firme. Fueron Vicker Viking empresa que actualmente, provee todavía de material de vuelo a varios países, con motor Rolls-Royce de 380 H.P. y tenían una buena capacidad de pasajeros para aquella época pues podían transportar seis, además de las sacas de correspondencia.

Si bien lo importante de esta experiencia fue la implementación ya por contrato oficial del correo Vía Aérea, con un pago de sobretasa, no se lo hizo con un criterio económico como hubiese correspondido y se optó por el, a mi juicio, sistema de una subvención mensual que se fijó en \$ 4.500.- y se dispuso también que el Ministerio de Guerra también aportase una suma similar. También se fijó el precio del boleto siendo el de ida Buenos Aires, Montevideo o viceversa de \$ 50.- y el de ida y vuelta de \$ 90.- pesos argentinos m/n.- Actuaron como pilotos

de líneas el propio administrador general Kingsley y otros dos más. El servicio fue eficaz y para demostrar la bondad del mismo aprovechando la temporada veraniega se extendió hasta Punta del Este, pero, por uno de esos grandes males de nuestra contabilidad pública "...el haberse omitido la partida presupuestaria" no pudo abonarse más la subvención y todo ese gran esfuerzo quedó nulo y todos soportaron el grave perjuicio.

Ahora pasemos a ver el otro punto que ya había mencionado al hablar del servicio ferroviario que era la "docta". Córdoba, que también era servida por un magnífico tren nocturno que todavía hoy en día continúa en el FF.CC.Gral. Mitre llamado "Rayo de Sol" recibía pasajeros directos de Bs.As. pero luego lo importante era continuar. No debemos olvidar que el libro Historia de los ferrocarriles, lo explica, que tramos estaban construidos y explotados de Córdoba hacia el norte por el hoy conocido FF.CC. Belgrano y cuales otros por el llamado Central Córdoba. Surge así en el Aero Club local de la idea de un Almirante, Don Alfredo Malbrén, el de fundar una empresa aérea, y la llamó Lloyd Aéreo Córdoba, con asiento en el mencionado Aero Club. La idea de Malbrén que todavía hoy 1975 es compartida por un gran grupo de personas dedicadas a la aviación comercial, pero que nunca se plasmó definitivamente, era unir a la ciudad capital con las más importantes ciudades del interior y que por falta de caminos (1925) o por deficiencia en ello (no existían todavía los pavimentos), y a su vez por carencia de servicios de FF.CC. diurnos o porque éstos no tenían unión entre sí, y para ello pensaba en Rio IV, Villa Dolores, la laguna en aquella época muy famosa de Mar Chiquita, etc. Para lograr

su fin obtuvo dos monoplanos alemanes Junker con capacidad para 4 pasajeros c/u.

El capital autorizado de la empresa fue de \$ 75.000.- y el poco tiempo de su fundación (1-1-25) alrededor de Mayo 1925 el Gobierno de la Provincia de Córdoba con muy buen criterio le acuerda una subvención que es un ejemplo, pues lo hace por kilómetro volado y así se establece un máximo, para poder así cumplimentar las leyes de contabilidad pública de la provincia, y ese máximo lo fija en \$ 7.500.- cifra muy razonable en ese momento. También y dada la seriedad de la explotación se animó a traer un trimotor muy de "moda" en ese entonces en el mundo que no alcanzó a poner en uso.-Es de destacar que el cumplimiento del horario, del plan de vuelos, del transporte de correspondencia, etc. fue un ejemplo y debemos reconocer en ello un poco el espíritu prusiano de su piloto Don Franz Kneer. La seguridad fue absoluta no teniendo ningún accidente. Lamentablemente en el año 1927 luego de dos años de perfecto cumplimiento una interpretación legal y contable de la subvención que hicieron las autoridades provinciales hicieron entrar a la empresa en liquidación, con el agravante que los dos Junker salieron del país para formar el Lloyd Aéreo Boliviano y el trimotor pasó a la empresa que luego tendrá como luego lo explico en un capítulo más adelante el liderazgo en esta materia en el Cono Sud VARIG, empresa modelo privada brasileña. No debemos olvidar que este material era el que había traído la misión alemana Junkers.

También la misión Junkers voló por todo el país buscando "mercados" y era realmente interesante ese grupo de alemanes que habían traído de su país el mejor y más moderno material po-

re equipar a las nuevas líneas que querían formar.

Si bien la ruta Buenos Aires-Montevideo, estaba también cubierta por un eficaz servicio nocturno de embarcaciones, que es lo que se llama aún el "vapor de la carrera", los miembros de la misión Junkers al igual que el grupo que había dirigido Levinsgton veían en esa ruta un buen mercado.

Para ello comenzaron nuevamente con sus monoplanos de 4 pasajeros a explotar la ruta con servicios trisemanales saliendo de nuestra ciudad de Dársena Norte y acustizando en Montevideo con Dársena "A". Utilizaban flotadores tipo pontones.

También debieron recurrir como los anteriores a la subvención por medio del correo aéreo que ya era una realidad en el Correo argentino y obtuvieron un pago de \$ 3.000.- por mes y era por períodos trimestrales renovables, pero pese a la seriedad con que cumplieron y a su eficacia y también al igual que el Lloyd Aéreo Córdoba, con un 100% de seguridad, dato este muy importante, en una época aún incipiente de la aviación comercial, el Gobierno no les renovó las subvenciones haciendo nuevamente suspender esta vez ya definitivamente el servicio.

También por el interior hubo esfuerzos mancomunados de pueblo y aereo club para intentar servicios aeronáuticos en lugares que reglmente los necesitaban pero en uno y otro caso se estrellaban con el espíritu negativo de la autoridad pública que miope al extremo no veía la necesidad del desarrollo de la aviación en un dilatado territorio como el nuestro.

Se cuenta una famosa anécdota relacionada con un servicio de transporte de correspondencia a través del Río Paraná, desde Santa Fé hasta la ciudad de Paraná o viceversa, principalmente para alcanzar el tren que venía o llegaba de Bs.As.

3

No obstante la demostración de eficacia del servicio y que se hizo para demostración gratuitamente, cuando se le pidió opinión al Jefe de Correos prefirió la lenta balsa. Este como muchos más hechos de la historia de la aviación argentina demuestran como tuvieron que luchar sus iniciadores para concretar lo que hoy vemos en nuestra Aerolíneas Argentinas, ALA, AUSTRAL, LADE, AEROCHACO o LAPER.

Hubo otros ensayos similares en la zona de Tucumán, en el año 1929 que estableció primeramente viajes con Tofi del Valle y luego, con los valles Calchequíes. También en Santiago del Estero se experimentó por medio del Aero Club local, un servicio en la temporada de los baños termales de Río Hondo.

También Rosario alrededor del año 1927 inicia vuelos con un aparato de la hoy afamada fábrica de aviones a reacción Morans Saulnier monoplano, finalizando como siempre por falta de ayuda económica su actividad pese a la seriedad del servicio. Así termina esta segunda etapa frisando la década 1920-1929.

21

CAPITULO TERCERO

Desde 1930 hasta 1944 aproximadamente

" AEROPOSTA Y LA PATAGONIA "

Dado que me he permitido denominar a este tercer capítulo que abarca aproximadamente la década del 30, "AEROPOSTA Y LA PATAGONIA" deseo dejar expresamente aclarado desde el principio que no fue solo ésta empresa la que desarrolló su actividad en esos años 1930-1940 aproximadamente, sino que realmente fue a mi juicio la más representativa para el país dado que cubrió una zona hasta esa época alejada a los grandes centros urbanos y a la cual no había llegado el ferrocarril y los viajes en barco para las localidades situadas sobre la costa del Atlántico, eran largos y no tenían la frecuencia deseada. Además y como lo manifiesto en otra parte de este trabajo para todos los que somos unos enamorados de la aviación la palabra Aeroposta trasunta algo así como un romanticismo y sin querer nos transmite el pensamiento hacia un grupo de intrépidos voladores y a su vez de personajes casi me animaría a decir legendarios. En este momento en que se cumple el primer cuarto de siglo de la desaparición del que fuera uno de los pilares de Aeroposta, el poeta Antoine de Saint-Exupery que ha enorgullecido a las alas argentinas con su trabajo de aviador al mismo tiempo que se hacía famoso con su producción literaria seen éstas pocas líneas dentro del frío trabajo de un economista un postrer homenaje hacia ese joven que utilizó todo su vigor y la fuerza de su espíritu en la defensa de su Patria y que aquel 31 de julio de 1944, salió de Córcega en misión de reconocimiento sobre la Costa Azul y siguió su último vuelo hacia las estrellas.

No debemos olvidar que en esa época del 30, él no solo se dedicó a la actividad del vuelo sino que también fue el maestro de aviación de una gran cantidad de argentinos. Aquí se casó con la Srta. Consuelo Soucin y aquí formó su hogar, y fue

cuando escribió su bello libro "Vuelo Nocturno" en el que encontramos hermosas páginas sobre nuestro dilatado y bello territorio.

Pidiendo disculpas por esta digresión sobre el tema específico entrando en materia debemos recordar que el principio de lo que fue luego la Aeroposta debemos encontrarnos en aquel colosal francés que no habiendo aún terminado la primera gran guerra mundial año 1918, ya comenzó a preparar la línea francesa de aviación que aprovechando el material de vuelo y el humano ya capacitado en el frente, convertiría en realidad el tan soñado viaje Europa América del Sud, principalmente Buenos Aires por avión. Me refiero a Pierre Latécoère. Fue un visionario, ya en Diciembre de 1918, había no sólo fundado la empresa llamada Compagnie Générale D'Entreprises Aeronautiques, sino también que ya estaba en la ruta con el tramo Toulouse (Francia), Barcelona (España).

Luego ya en 1919 la prolongaría hasta Africa que era el paso obligado no solo de aquella época sino hasta, hace muy poco tiempo (1963) cuando todavía se usaban los aviones con motores a pistón y cuya autonomía de vuelo no les permitía dar el gran salto del Atlántico si no era por los puntos máximos, la Costa de Africa y el punto más saliente de América del Sur-Brasil.

Envío a varios de sus mejores colaboradores a estudiar la ruta que utilizarían en América del Sur y para ello con tres biplanos Breguet XIV recorrieron desde Río de Janeiro hasta Buenos Aires, pasando por Natal y Montevideo.

La llegada a nuestra ciudad se hizo utilizando las instalaciones de El Pelomar que ya en ese momento, 1926, era seró-

dromo militar con buenas instalaciones.

Eligieron como representante en nuestro país al que luego fuese el pilar básico de Aeroposta el famoso Vicente Almondo Almonacid, quién ya en el mismo año 1927, se dedicó antes que nada a estudiar y obtener un contrato con el Poder Ejecutivo para el transporte de correspondencia, pues como buen conocedor del problema como ya hemos visto en capítulos anteriores era la única manera de poder subsistir pues sino el fracaso económico y financiero era inevitable. Como fue autorizado también el tendido de la línea aérea por medio de la ya nueva repartición dedicada a ello y dependiente del Ministerio de Guerra, denominada Dirección de Aeronáutica Civil, la empresa con plena conciencia de lo que estaba haciendo procede a construir instalaciones completas y preparar el famoso campo de aterrizaje, hangares, ayuda radioeléctrica, etc. en General Pacheco (Pcia. de Bs.As.). Se había estudiado un sistema novedoso, si bien oneroso, no quedaba otro remedio hasta poder utilizar nuevos aviones de mayor autonomía de vuelo. El cruce en sí del Océano se hacía en barcos especiales que habían sido de guerra y que el Ministerio de Marina de Francia se los alquiló a la empresa Latecoere. Así un pasajero que salía de Francia, recorría por avión toda la parte del Continente europeo y Africa, luego trasbordaba a esos "avisos" y luego en la isla de Fernando de Noronha, volvía a tomar el avión hasta Bs.As. Con este sistema se tardaba según horario 7 días aproximadamente. En esa época un barco de pasajeros hacía la misma travesía en alrededor de 18 días, con lo cual vemos que se ahorra una parte substancial de tiempo.

En el año 1928, se cambió el nombre por los de Línea Latecoere. Luego en el año 1930, ya se hacía el correo transatlántico todo por vía aérea y más tarde en el año 1936, se utilizó

definitivamente el avión para todo el recorrido.

Más tarde en el año 1933, se fusionaron en Francia las líneas surgiendo así la que hoy todavía conocemos como una de las más importantes del mundo AIR FRANCE.

Aquí en la Argentina se formó en el año 1927, la subsidiaria denominada Aeroposta Argentina S.A., y en el año 1931 se le traspasó la concesión de la ruta Bs.As. Santiago de Chile aprobándose por decreto.

Tuvo un capital inicial de \$ 5.000.000.- moneda argentina y su dirección estuvo formada bajo la presidencia de don Marcel Boilloux Lafont, siendo director técnico Almonacid y síndicos el abogado y conocido hombre público Doctor José S. Oderigo y Portela Ramírez. Ya en 1929, se volvió a suscribir nuevos contratos con el Estado argentino para correo entre nuestro país y limítrofes.

En base a todo esto se abrieron tres rutas y una temporaria que se utilizaba solo en la temporada veraniega con Mar del Plata. Las otras tres eran:

- 1.- Bs.As. Monte Caseros-Asunción del Paraguay-Servicio dos veces por semana.
- 2.- Bs.As.-Mendoza-Santiago (Chile) una vez por semana, combinando con el servicio internacional que venía del país de origen-Francia-.
- 3.- Bahía Blanca-Río Gallegos. Hacía escalas en San Antonio Oeste, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián y Santa Cruz.

En todos estos viajes se utilizaban primeramente aviones monoplomos Leté 25 que llevaba 4 pasajeros, carga y correspondencia. Después se utilizaron los Leté 28 que eran más potentes y

podían llevar ocho pasajeros. Para el tramo sobre la cordillera para Chile se utilizaba el POTEZ 25.

La gran crisis mundial del año 1930, o como la llaman los norteamericanos "la gran depresión" afectó también a la empresa madre francesa y con ellos arrastró a la bancarrota a la filial argentina. Al perder el apoyo de su casa central la filial argentina debió suspender sus servicios y entrar en liquidación el 31 de marzo de 1931.

En ese corto lapso según las estadísticas había transportado en la ruta patagónica en el año 1929, 102 pasajeros, en el año 1930, 566 pasajeros y en el corto lapso de 1931 llevó 236 pasajeros. Transportó alrededor de 5000 kilos de correspondencia y aproximadamente 6500 kilos de aeropaquetes.

Fueron sus pilotos los inolvidables aviadores Rufino Luero Cambaceres, Domingo Irigoyen, Pedro Ficarelli, Pedro Artigau, Ricardo Gross, Próspero Pallazo y Leonardo Selvetti.

Al suspenderse las actividades y ante la necesidad imperiosa de seguir prestando un servicio a la Patagonia por decreto del año 1931, se permitió a la Dirección de Aeronáutica Civil, arrendar a la firma sus bienes y continuara a título experimental con el servicio. El alquiler por todo el equipo se estimó en la cifra mensual de \$ 7.000.-

También colaboraban con provisión de combustibles las empresas petroleras que a su vez eran también beneficiadas tanto ellas como su personal por el mantenimiento de la línea en un lugar donde la explotación petrolífera era importante.

Ya en el año 1932, se le autorizó a Aeroposta Argentina SA a continuar con la prestación del servicio, y he aquí un hecho muy importante y muy valioso dato para los que en este

momento, Junio 1975, discuten sobre subsidios aéreos y por desconocimiento de la Historia Económica Argentina no encuentran soluciones satisfactorias. Eso para mí, trascendental, era que Y.P.F. -Yacimientos Petrolíferos Fiscales-, el Estado argentino, la comunidad argentina que es en definitiva la propietaria de su patrimonio: "le daba todo el combustible sin cargo", y además daba a la rigurosa de la zona un subsidio fijo mensual, Luego en el año 1933, y dada la seriedad con que continuó operando Aeroposta se le fijó un subsidio fijo mensual de \$ 180.000.- por el término de 10 años.

Así se hace patria y la Patagonia dejó de ser la "tierra maldita" según algunos autores para transformarse en una zona de que con esta línea se encontró cerca de la gran urbe. No olvidarán todos los pobladores que más de una vez un medicamento urgente, o un repuesto para continuar con una tarea industrial importante tanto en Comodoro Rivadavia como en otro lugar de Santa Cruz o de Tierra del Fuego llegaba merced a las alas de Aeroposta.

Luego dirigió el directorio un grupo representado por el Doctor Ernesto Pueyrredón al que luego veremos en las sociedades mixtas y se establecieron nuevas líneas a San Carlos de Bariloche, pero se desistió; también se tendieron líneas por Cañadón León, Lago Argentino, saliendo de Comodoro Rivadavia y llegando a Río Gallegos, similares a los que hoy realiza LADE, ver con más detalle en el capítulo sexto.

Esta otra etapa 1933-1946 la realizó con nuevo material alemán el famoso trimotor JUNKERS JU-52 el cual podemos verlo hoy en día descendiendo en su gran trajinar en el Museo Aeronáutico en Aeroperque sector Militar. También en este período se le

autorizó a operar desde Buenos Aires, y para ello cambió sus antiguas instalaciones de Gral. Pecheco, por otras de Quilmes, el mismo lugar donde funcionó luego el denominado "Taller Quilmes", de la aeronáutica argentina. Este nuevo servicio se cumplió a partir de Octubre de 1937. Luego ya veremos en el capítulo próximo en la llamada Aeroposta Argentina Sociedad Mixta, la continuación de esta y a su vez la finalización definitiva, por shore, de nuestra querida AEROPOSTA.

No podía cerrar este capítulo sin remordimiento si no le dispensara aunque sea una frase a una dependencia estatal que fue conjuntamente con la Aeroposta la que permitió la realización de los viajes por el Sur Argentino.

Me refiero al Servicio Meteorológico Nacional dependiente en esa década del 30 del ex-ministro de Agricultura de la Nación.

A sus esforzados funcionarios y empleados se les debe la continuidad del vuelo no solo de Aeroposta sino también la Marina y de la Gobernación de Santa Cruz, en la Patagonia. Con frío, nieve, hielo, sus representantes cubrieron heroicamente su misión, y nunca llegó o salió un Junkers JU-52 sin antes haber pedido la información meteorológica al representante del mencionado servicio, columna vertebral, del tránsito aéreo. No olvidemos que en aquella zona los vientos de 140 Km. por hora son comunes y que la velocidad máxima del JUNKERS, era de 150 km. por hora o sea que prácticamente solo no avanzaba sino que había veces quedaba como suspendido en el aire.

También en esa década del 30 es importante destacar una nueva línea aérea que surca los cielos de América uniendo a la del norte con la del centro y la del sur, llegando hasta Buenos Aires, es PANAGRA, que con sus alas llegó a cubrir toda América.

También debemos recordar a PANAIR y a NYRBA. Finalmente, quedaron PANAGRA que hoy en día fusionó sus servicios en esta zona con BRANIFF y la otra fué la que hoy conocemos como PAN AMERICAN, dado que NYRBA fué excluida por los mismos norteamericanos.

Es importante destacar que así como anteriormente me referí al servicio meteorológico, también en esta parte debo referirme a la seriedad con que PANAGRA instaló sus líneas pues para asegurarse el cruce de la Cordillera de los Andes, instaló cerca del Cristo Redentor una estación radioeléctrica para ayuda de vuelo denominada tipo TSH, con puesto de observación y línea telefónica que desde el mes de mayo de 1933, es atendida por personal propio.

Se cumple así un nuevo período en esta colosal aventura comercial aeronáutica y ahora pasaremos al que yo considero más importante de todos los períodos y es el llamado sociedades mixtas.

CAPITULO CUARTO

Desde 1945 hasta 1949

"S O C I E D A D E S M I X T A S "

Según mi criterio expuesto al iniciar la tarea de separar el trabajo en seis partes que me permito denominar:

- 1) Desde los inicios hasta 1920 aproximadamente: "PRECURSORES".
- 2) Desde 1920 hasta 1930: "Misiones aeronáuticas de postguerra".
- 3) Desde 1931 hasta 1944: "Aeroposta y la Patagonia".
- 4) Desde 1945 hasta 1949: "Sociedades Mixtas".
- 5) Desde 1950 hasta 1955: "Del monopolio estatal total".
- 6) Desde 1955 hasta 1958, fin del estudio: "Un nuevo enfoque: Privado y Estatal Concomitante".-

cada una de ellos delimitado por un período más o menos corto de años fué por cuento luego de estudiar los antecedentes y tener infinidad de conversaciones con los que fueron en algunos casos los protagonistas de estos episodios o los vivieron muy de cerca como el caso típico que explico en el capítulo final relacionado con el Capitán Bertero, llegué a la conclusión de que por lo menos hasta ahora la avisción ha seguido los vaivenes de la política general del país y no ha sido como en Brasil o en los EE.UU. que se ha trazado una verdadera política aérea con objetivos profijados y planes que debían realizarse en determinada cantidad de años. A mi juicio esta etapa que abarca del año 1945 hasta 1949 es quizá la más importante

en cuanto a aviación comercial privada o semiprivada ha vivido el país hasta ese momento y a su vez por cuanto el costo del material a utilizarse era muy barato, prácticamente regalado, si lo comparamos con los costos posteriores de aeronaves. Si el país hubiese tenido una línea de política aérea definida con un criterio comercial agresivo en el buen sentido del término y con el material humano abundante perfeccionado que tenía y con los enormes saldos de guerra a favor que contaba en toda Europa y con los enormes ingresos provenientes de la venta de cereales y carnes en este período de post-guerra a una Europa "hambrienta" como lo ha definido un autor, no sería en este momento, año 1975 el Brasil o Colombia quien ejerciera el liderazgo en materia de aerotransportes comerciales en América del Sur, sino que nuestro país lo tendría y con bien ganados derechos. Asimismo enormes sumas que tuvieron que invertirse en otros medios de transporte de superficie como así también ingentes sumas en obras terrestres se habrían ahorrado por cuanto el avión comercial llegaría a todos los ámbitos y sería el auténtico "camión" fletero rápido, barato y eficaz para una gran cantidad de cargas que soportan ese flete y lugares aún hoy alejados de los grandes centros urbanos tendrían acceso rápido y eficaz con el lugar donde podrían llevar su mercancía precedera a un costo económico y no tener que abandonarla como ha ocurrido en muchos casos por ausencia de transporte. También hubiésemos retenido mercados o hubiésemos entrado en nuevos mercados donde podríamos colocar toda una gama de productos que hoy lamentablemente ya casi ni se producen en cuanto han perdido incentivo sus productores. No olvidemos que al finalizar la 2ª. guerra mundial que se caracterizó hacia sus momentos finales por el gran dominio del arma aérea y la producción en masa de miles de aviones por los Norteamericanos y por los ingleses que llegaron como en el

caso típico de los últimos bombardeos del año 1945 sobre Alemania a producirse a pleno día y que según dijo un autor testigo de ello se ocultaba el sol ante la nube de aviones que sobrevolaban el objetivo, casi huérfano, ya este de defensas antiséreas.

Valga esta introducción para llevar el espíritu del lector que será quien juzgue mi trabajo a la idea de que al finalizar la 2ª. guerra los EE.UU. poseían millares de aviones con muy pocas horas de vuelo o casi con el solo vuelo de prueba pues el ritmo de fabricación se mantuvo hasta después de firmado el armisticio, para evitar una desocupación inmediata y con ello todo una hecatombe de la economía estadounidense. No debemos olvidar que aún perduraba en ellos el temor a la desocupación de la época denominada de la Gran Depresión. Asimismo se instauró el pago con elementos en desuso para las fuerzas armadas, pero teniendo en cuenta que para una fuerza militar que acaba de terminar una guerra, se considera en desuso un elemento casi nuevo, pues al no tener más aplicación para la guerra se lo considera en desuso, aun para una economía de paz pueda ser muy útil. Y ello ocurrió con los aviones y los jeep y otras herramientas de transporte, también con los famosos Liberty, barcos de desembarco que luego pasaron a engrosar flotas enteras y que aún hoy 1975 están en uso.

El caso de los aviones lo he tomado de la siguiente documentación y de explicaciones de personas que directa o indirectamente actuaron en ello.

Corría el año 1945 y como el país contaba con grandes reservas aureas y divisas, teníamos saldos favorables en toda Europa, el Poder Ejecutivo Provisional, surgido de la Revolución del año 1943 encoró el estudio con un grupo de avisadores y técnicos militares.

Debemos recordar que aún no existía prácticamente la Aeronáutica Militar como tercera fuerza orgánica pues fué constituida recién el día 4 de Enero de 1945 por decreto Nº 288/45 creando la Secretaría de Aeronáutica. Esta todavía se encontraba en pleno proceso de reorganización como tal y entonces un grupo de personas allegadas al quehacer aeronáutico desde hacía varios años y que ya habían actuado en algunos grupos representativos y en conocimiento de que con la firma del armisticio quedaban enormes remanentes de guerra fácil de comprar en los EE.UU. decidió unir sus esfuerzos a los de los técnicos militares antedichos y así surgió la idea plasmada posteriormente con la creación de los tres grandes grupos de empresas mixtas. En el taller aeronáutico militar de Río Cuarto (provincia de Córdoba) se empezaron conversaciones y se estudiaron las posibilidades. También en la fábrica militar de Aviones de Córdoba que estaba bastante paralizada como consecuencia de la falta de material de vuelo, se procedió a evaluar las posibilidades de la creación de una gran línea de transporte aéreo regular. En la fábrica de aviones privada de los señores Sfredo y Paolini S.A. de Morón, con el asesoramiento legal del actual Profesor de Derecho Aeronáutico y Derecho Civil Dr. Federico Videla Escalada, con el asesoramiento económico de los recientemente egresados de esta facultad Contadores Iturraspe y Cornidez, con el apoyo del estudio financiero que otorgaría una compañía privada argentina de financiaciones y administración de empresas y que contaba con el respaldo económico del capital privado nacional y otros grupos dedicados a actividades ganaderas y de consignaciones de hacienda pero siempre indirectamente vinculada al quehacer aeronáutico, aunque solo fuese como deporte o medio rápido de transporte, también surgió la idea, principalmente de la ruta al Norte pasando por Córdoba-Tucumán y Salta.

Por otro lado estaba el grupo Dodero que ya conocía bien el tráfico y el mercado del litoral argentino y habían realizado estudios económicos y de factibilidad como para tener bases bien sentadas, principalmente en aquella época en que el litoral no contaba prácticamente con caminos, los pocos que existían eran intrasitables los días de lluvia, además el trasbordo por balsas de los ríos y la carencia de algunos puentes en zonas importantes, hacían realmente halagador el poder mantener una buena flota de aeronaves en ese lugar. Para tal fin se pensó, con muy buen criterio, en los Hidroaviones que hacían innecesario el tener que construir pistas de esterrizaje pues el ancho río Paraná o el Uruguay ofrecían toda una pista de acustizaje permanente. Ciudades como Paso de Los Libres, Corrientes, Posadas, Monte Caseros eran en principio una meta interesante para el futuro trazado.

Otro grupo económicamente fuerte, pues estaban en él hacendados de la Patagonia y bajo el auspicio del Doctor Pueyrredón quien se dió a la tarea de reestructurar la vieja Aeroposta Argentina que había quedado prácticamente ociosa en la crisis del año '30 y venía operando desde el año 1936 bajo la conducción del grupo antedicho y como lo hacía con los ya muy usados JUNKER JU-52, también se dió a la tarea de verificar la posibilidad de adquirir nuevo material de post-guerra.

Todo ello una vez aparecido el decreto N° 9358/45 del 27 de abril de 1945 que establecía claramente la política aérea del Estado en cuanto a empresas comerciales y cuyo texto me permito transcribir en sus partes fundamentales. "9358/45. Buenos Aires, 27 de abril de 1945.

Visto el expediente letra Rdo. A. N° 100 (Cdo. J.Ae.), lo propuesto por la Secretaría de Aeronáutica, y

CONSIDERANDO:

Que es de imprescindible necesidad definir la política futura que ha de seguir el Estado en materia de aeronavegación;

Que la misma debe contemplar tanto los altos intereses de la nación en su espacio aéreo como también propoender al desarrollo intensivo de las comunicaciones con las naciones americanas y el resto de los países del mundo, en miras de hacer efectivos los propósitos de solidaridad continental que caracteriza la política internacional de la República Argentina, reafirmada por decisiones recientes;

Que la carencia de una legislación adecuada hace aún más necesario la fijación de puntos de vista básicos que orienten la que posteriormente ha de sancionarse, que atiendan el establecimiento de líneas nacionales e internacionales y que mantengan la unidad de criterio de las representaciones argentinas y convenciones internacionales;

Que con lo antes expresado se favorecerá un intenso desarrollo aeronáutico que gravitará favorablemente en las actividades económicas, sociales y políticas del país, y significará una real contribución a la defensa nacional y continental, El Presidente de la Nación Argentina en Acuerdo General de Ministros

Decretos:

Artículo 1º: Adóptase como política del Estado en materia de aeronavegación y problemas afines, el conjunto de normas que figuren en el presente decreto. Ellas determinan la línea substancial de conducta que seguirá el gobierno de la Nación en materia aérea, sin perjuicio de amoldar sus principios a la evolución que la aviación experimente tanto en el orden mundial

como nacional y de proceder a su paulatina aplicación según lo permiten las circunstancias, en procura de una aviación nacional de poder siempre creciente en todos sus aspectos,

Artículo 2º: La Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes al mismo.

Artículo 3º: Declárase materia de legislación exclusivamente nacional todo lo concerniente a la navegación aérea interprovincial e internacional.

Artículo 4º: La aeronáutica comercial y deportiva, así como toda otra actividad aérea civil, se desarrollará en el país bajo un régimen de amplio apoyo y fiscalización del Estado por intermedio de la Secretaría de Aeronáutica, la cual orientará y fomentará con tal fin la iniciativa privada nacional.

Artículo 5º: Las líneas de transporte interno (de cabotaje) así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas con preferencia directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen legal de la ley Nº 12.161 y ateniéndose a lo establecido en el artículo 8º de la Ley Nº 12.709 en cuanto es aplicable a empresas aéreas.

A tales fines, se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir, ad-referéndum del Poder Ejecutivo, dichas sociedades mixtas, cuidando especialmente de establecer en sus estatutos la condición de argentinos netivos de sus socios, el carácter nominativo de las acciones y el domicilio dentro del país de las sedes sociales.

Artículo 6º: Las líneas de transporte internos que ex-

tienden sus servicios a los países vecinos, serán objeto de un fomento especial por parte del Estado.

En caso necesario, se otorgarán a los referidos países la concesión de reciprocidad, siempre que sus aviones pertenezcan a empresas realmente nacionales y efectúen su recorrido de acuerdo con las disposiciones del artículo siguiente.

Artículo 7º: Las líneas de transporte internacionales, así como toda aeronave de cualquier matrícula o bandera, podrán entrar libremente al país o salir de él con tal de hacerlo:

- a) Tanto a la llegada como a la salida, por un aeropuerto de frontera;
- b) Durante su recorrido a través del país, navegar por rutas especialmente fijadas por el Estado con tal fin;
- c) Sin realizar cabotaje ni invadir esferas de acción de empresas aéreas argentinas;
- d) De acuerdo con la reglamentación en detalle que se establezca al efecto.

Las condiciones anteriores presuponen la reciprocidad del país de origen de las aeronaves.

Artículo 8º: La Infraestructura será totalmente de pertenencia del Estado. Tanto los aeródromos de diversa categorías como los servicios de protección del vuelo (meteorología y comunicaciones), serán organizados en forma de permitir a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la navegación que se realice en su espacio aéreo, en forma similar a la navegación de sus aguas territoriales.

Artículo 9º: El Estado fomentará la participación de sus ciudadanos en las actividades vinculadas con la aviación y procurará la formación de una conciencia aérea nacional.

El deporte, ya sea en planeadores o con motor, el aeromodelismo y la enseñanza y propaganda de la aeronáutica serán difundidos y subvencionados ampliamente por el Estado para lograr los fines expresados más arriba.

En las líneas de transporte internas, el personal será totalmente argentino; en las internacionales, en la medida que los convenios lo establezcan.

Artículo 10º: El Estado dedicará recursos propios y favorecerá y encausará las actividades privadas para lograr la formación de una industria aeronáutica nacional.

Artículo 11º: El Poder Ejecutivo propugnará la sanción legislativa de los principios contenidos en este decreto y de la legislación especial aeronáutica y la participación de la República en los Congresos sobre la materia, en miras a su consagración internacional.

Artículo 12º: La Secretaría de Aeronáutica propondrá al Poder Ejecutivo, periódicamente, las modificaciones necesarias para amoldar las previsiones contenidas en este decreto a la evolución y nuevas necesidades surgidas en la materia".

Fdo: PERON - DE LA COLINA.

Le cabe el honor al primer Secretario de Aeronáutica de la República Argentina Brigadier Bartolomé de la Colina el ser quien pone en marcha este proceso, que el que suscribe, considera el de la mejor época de la aviación comercial argentina y lo hace aprovechando que el P.E. le había autorizado "Ad referendum" del mismo la creación de esas sociedades mixtas que tendrían la suficiente agilidad que requería el nuevo tipo de empresas a dejar una honda huella en la historia de la aviación co-

40

merciel argentino. Salen tres comitivas para comprar los DC-3 en EE.UU. unos buscan mejor precio en Canadá y tal es así que los que compran primero lo hacen con bastante diferencia de precio con los que compran últimos pues los representantes de los inválidos de guerra que eran en definitiva los que ponían el precio al darse cuenta de la demanda que tenían van subiendo el precio de las aeronaves. También había los ya famosos C-46 y C-54 pues en realidad no venían como versión civil de DC-3 sino como versión de guerra o sea el aún hoy todavía famoso C-47 llamado DAKOTA por los ingleses. A un año exacto de la creación de la Secretaría de Aeronáutica o sea el 4 de Enero de 1946 se fijan las rutas que podrán operar aquellas empresas mixtas y a su vez es aprobado días más tarde el denominado estatuto tipo, para aquellas, a fin de agilizar su uniformidad. Es realmente muy interesante el sistema elegido y debemos recordar que era un grupo tanto en la parte aeronáutica militar como civil de gente muy correcta y que hicieron las cosas con gran sentido económico y a su vez empujados de gran patriotismo y con verdadera visión de futuro. El Estado se reservaba el 20% de capital y el 80% restante debía ser integrado por el capital privado. Ahora bien, el Estado aceptaba que podían repartir un dividendo en caso de ganancias hasta de un 10% del capital invertido, pero para asegurarles su participación en la empresa les garantizaba un mínimo del 5% sobre el capital invertido, cifra de renta que en ese momento era bastante aceptable en el mundo de los negocios en nuestro país, dado que la tasa que abonaban los Bancos por Cajas de Ahorro estaba en el orden del 3%, y los títulos públicos alcanzaban promedio una renta del 4 al 4 y me-

41

dio por ciento anual.

Bajo este sistema se constituyeron en ese momento tres sociedades, una denominada primeramente LAAN sigla de Líneas Aéreas Argentinas Noroeste, pero como justamente en ese momento, año 1946 la empresa chilena Líneas Aéreas Nacional de Chile (LAN) comenzaba a operar con nuestro país, en Mendoza, para evitar nombres similares se procedió a reformar la denominación bajo la sigla de ZONDA, Zona Oeste y Norte de Aerolíneas. Fue constituida el 23 de febrero de 1946 e inició sus actividades el 2 de enero de 1947. En principio fue para reemplazar a los servicios que cubría Panagra (EE.UU.) y que por ley debía abandonar dado que el tráfico de cabotaje quedaba reservado a las empresas mixtas nuevas. Todos sus aviones fueron DC-3 y explotó las siguientes líneas: Bs.As.- Córdoba y viceversa.- Bs.As. Rio IV - San Luis - Mendoza y viceversa. Bs.As. - Córdoba - San Juan-Mendoza y viceversa. Bs.As. -Córdoba- Santiago del Estero-Tucumán-Bs.As.-Córdoba - Sgo. del Estero- Tucumán- Salta -Jujuy-Oren. Bs.As.-Mendoza - Chile (Santiago).- El primer directorio estuvo constituido bajo la Presidencia en representación de la Secretaría de Aeronáutica por el Mayor (R) Jorge E. Souvelle, egresado de la quinta promoción de la Escuela de Aviación Militar, excelente aviador, compañero de curso del entonces Secretario de Aeronáutica Brigadier Bartolomé de la Colina, y además un caballero en el más amplio sentido del vocablo, condición reconocida por todos los que tuvimos la suerte de tratarlo ya sea dentro de la esfera aérea, como en la civil donde se desempeñó hasta el año 1958, en donde lo sorprendió la muerte.

Sociedad Mixta

Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas

Z. O. N. D. A.

Directorio

Presidente

Comandante (S.R.A.) Jorge Ernesto Souvillé

Fecha de terminación del mandato: 4 de setiembre de 1949

Vice-Presidente

Dr. Rodolfo Pedro Serafín Garello

Fecha de terminación del mandato: 4 de setiembre de 1949

Director Delegado

Ing. Arturo Esteban Llavellol

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1950.

Director Secretario

Dr. Federico Videla Escalada

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1950

Director Tesorero

Sr. Guillermo A. Wilson.

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1950.

Director

Ing. Carlos N. Posadas

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1948

Directores Suplentes

Dr. Narciso Machianandiarana

Fecha de terminación de mandato: 10 de enero de 1948

Ing. Néstor Escudero

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1949

Comodoro (S.R.): Alfredo Pérez Aquino

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1950

Sr. Juan Ignacio Cornídez

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1950

Síndico Titular

Dr. Lucas M. Galignano

Fecha de terminación del mandato: 10 de enero de 1948

Síndico Suplente

Sr. Fernando Alberto Alvarez de Toledo

Fecha de terminación del mandato : 10 de enero de 1948

Gerente General

Ing. Alvaro C. Alsogaray

También representaba al Estado y actuaba en la parte ejecutiva como Gerente General el entonces Capitán de Aeronáutica , e Ingeniero Aeronáutico Alvaro Carlos Alsogaray.

En la administración del personal, se ha seguido la política trazada desde un principio y que hemos reseñado ampliamente en nuestra memoria anterior. Las relaciones han sido en todo momento cordiales y las modificaciones que fue necesario introducir en el transcurso del año el Estatuto del Personal Aeronáutico vigente, fueron estudiadas y resueltas conforme a lo establecido en el mismo estatuto, trabajándose sobre bases orgánicas y permanentes, y no para resolver cuestiones de premio o esporádicas. Sobre un punto deseamos sin embargo llamar la atención: la Federación argentina del Personal Aeronáutico F.A.P.A. ha sostenido en lo que respecta a los ascensos colectivos del personal, una política a nuestro juicio equivocada. Procuró siempre lograr los más altos sueldos posibles para to-

das las categorías y empleos, aún para los menos especializados, sin discriminación alguna que tuviera en cuenta la capacidad de los individuos.

La fuerte carga económica que dichos ascensos automáticos significó para las empresas les impidió realizar, en la medida que hubieran deseado, otros ascensos "por capacidad" y ello conduce naturalmente a la nivelación de los distintos elementos y a la desmoralización de los más capaces.

Los planes de asistencia y bienestar social han tenido este año un principio de realización, con la implantación de comedores, consultorios médicos y otros beneficios para el personal. Se espera ampliar dichos beneficios en el transcurso del año próximo.

Finalmente la empresa asignaba, como siempre la mayor importancia al desarrollo entre su personal del "espíritu" de "compañía". Para alcanzarlo e impulsarlo en su más alto grado, se han realizado los mayores esfuerzos, los que serán proseguidos con todo empeño.

ZONDA operó desde el Aeropuerto de MORON el ya descripto anteriormente. Sus balances arrojaron los siguientes resultados, al 31 de diciembre de 1947 una pérdida a compensar por la Secretaría de Aeronáutica de m\$ 6.990.119,45 al 31/12/48 una pérdida similar de m\$ 10.706.475,52 y fue aprobado por la Asamblea General Ordinaria en el año 1949 y por reunión del Directorio del día 23 de marzo de 1949.

Finalmente cabe recordar que con muy buen criterio se pensó en ampliar las líneas creando dos grandes centros para la red troncal (Córdoba) (Mendoza) y desde allí con aparatos más pequeños servir a una gran cantidad de pequeñas poblaciones.

Esta iniciativa finalmente como otros no tuvo éxito por falta de posibilidades financieras fundamentales.

Es importante aclarar que un punto en el cual creo necesario poner cierto relieve por indicación del señor Profesor, es en el relacionado con el aspecto de las Asociaciones profesionales o Sindicatos que agrupaban a los obreros, empleados y personal Aeronavegante de las compañías mixtas de aviación comercial.

Para un dato más ilustrativo me permito reproducir la parte pertinente de la Memoria de ZONDA al 31 de diciembre de 1947 y que dice: "...Finalmente, según hemos ya expresado, nuestra máxima preocupación ha sido la de lograr que ese conjunto "(759 total) heterogéneo de personas, provenientes de las más "diversas fuentes, se identificará con el espíritu de la organización y asimilará el estímulo poderoso que significa la conciencia de estar contribuyendo a la realización de una obra que "encierra en sí misma grandes satisfacciones morales", y luego también la correspondiente a la otra Memoria de Zonda del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1948.

También este aspecto relacionado con los problemas del Personal y de las asociaciones representativas de los mismos lo podemos ver en esta otra parte que he transcrita de la Memoria de F.A.M.A. (Flota Aérea Mercante Argentina) que operaba solamente para los vuelos al exterior y más exactamente en la ruta Brasil-Africa-Europa con llegada final a Inglaterra y que dice:

PERSONAL:

El incremento tomado por actividades sociales trajo aparejado durante el año 1947, la necesidad de contar con mayor per-

sonal. Al finalizar el año, el personal constaba de los siguientes efectivos:

Personal Navegante:

Pilotos y copilotos.....	74	
Navegadores.....	13	
Radionavegantes.....	38	
Mecánicos navegadores.....	43	
Comisarios de a bordo.....	25	
Auxiliares de a bordo.....	21	214

Personal Terrestre:

Oficinistas.....	278	
Técnicos.....	113	
Operarios.....	184	
Maestranza.....	123	698

Total 912

Cabe destacar que contándose hasta el mes de mayo con una sola tripulación netamente argentina, a fin del año se han logrado formar trece tripulaciones argentinas completas, siete intercontinentales y seis para aviones "Viking", además de ocho mecánicos navegantes y once radio-operadores de lo cual se desprende que a partir de ese mes se puso en condiciones de actuar a trece capitanes, diecinueve mecánicos, veinticuatro radio-operadores y cuatro navegantes, habiéndose procedido, además a la adaptación de cuatro tripulaciones que pasaron de "Avro York" a "Douglas DC-4". Para la obtención de estos resultados ha debido impartirse enseñanza especializada al personal argentino, en cursos de perfeccionamiento sobre sólidas bases científicas a fin

47

de brindarle una capacitación adecuada a los principios de la técnica moderna. En este plan han estado comprendidos el personal de comisarios y auxiliares de a bordo, que en la actualidad es íntegramente argentino.

La instrucción de personal navegante se continúa, y el lento proceso formativo que requiere su segura y eficiente preparación se cumple bajo la dirección competente de los Jefes de la Gerencia de Operaciones y con la colaboración en tierra y en vuelo de experto personal proveniente de las aviaciones más adelantadas del mundo. Así, en un lapso más o menos breve, F.A.M.A. dispondrá de todos los equipos argentinos navegantes, necesarios para el cumplimiento de su misión.

El personal de la Sociedad está emperado por los beneficios que a favor del trabajo ha establecido la política social del Gobierno de la Nación. Nos referimos a este respecto al régimen jubilatorio del Instituto Nacional de Previsión Social (Decreto-Ley 6396/46); la afiliación a la Caja de Maternidad (Ley 11.933) para todo el personal femenino comprendido entre los quince y cuarenta y cinco años de edad, y la adhesión al Seguro de Vida Colectivo establecido por la Ley 13.003.

El veinticinco de septiembre de mil novecientos cuarenta y siete se firmó en acto público realizado en la Secretaría de Trabajo y Previsión Social, el Estatuto del Personal de las empresas de Aeronavegación Comercial, por representantes de estas Sociedades y de la Federación Argentina del Personal Aeronáutico, en cuya elaboración participó F.A.M.A. quien fue por su parte la primera en dar cumplimiento efectivo a sus disposiciones. En la fecha todo el personal se encuentra clasificado y escalafonado.

Debemos agregar finalmente, que la Flota Aérea Mercante Argentina ha dado cumplimiento en todas sus partes a las disposiciones del Decreto-Ley 33.302 sobre aguinaldo, beneficio que ha hecho extensivo a todo el personal argentino de la Sociedad que presta servicios en las Representaciones, Agencias y Bases del exterior.

Es importante ver que el problema de los obreros y empleados y principalmente de todos los otros que eran personal de vuelo como pilotos, copilotos, comisarios de a bordo, radio-navegantes, auxiliares de a bordo (hoy azafatas), etc. fue una modalidad nueva para el conglomerado de trabajadores argentinos que ya en esta época años 1946/1948 estaban demostrando una verdadera fuerza y unidad, no solo en el campo estrictamente sindical sino también que eran un verdadero "grupo de presión" en el movimiento político actuante. Este grupo de gente principalmente el personal de vuelo tenía otra jerarquía tanto en lo social como en lo económico y a su vez dado que muchos de ellos eran retirados de las fuerzas armadas se los tenía con otro trato y consideración. Además el personal de tierra también sufría al igual que toda la población los embates de una inflación que se hacía sentir cada vez más y a su vez influenciados por todos los demás sindicatos que pedían y obtenían mejoras salariales y de otra índole cada vez mejores y con cada vez más amplia retroactividad era lógico que los del gremio aeronáutico no quedasen relegados.

El mismo tema sobre Personal lo vemos en las Memorias de A.L.F.A. del año 1947 y 1948 correspondientes al segundo y tercer ejercicio social y cuya parte pertinente me permito

transcribir..."

PERSONAL

El aumento de materiales, y equipos y la incrementación de los servicios cumplidos, impuso el contar con nuevas dotaciones de personal; así fue como de 485 personas que figuraban en listas el 1º de enero de 1947, se llegó a un total de 644 al finalizar el ejercicio, incluido el personal navegante.

De acuerdo con la política social en que estaba empeñado el Superior Gobierno y por convenio entre las Empresas de Aeronavegación (F.A.P.A.) suscripto ante la Secretaría de Trabajo y Previsión, se convino un reajuste general de las remuneraciones del personal, con retroactividad al 1º de marzo de 1947, en concordancia con el escalafón y estatuto adoptado, lo que significó un aumento del 61% sobre los sueldos que se abonaban el 28 de febrero del mismo año. Independientemente de esta medida, se efectuaron ascensos individuales, que beneficiaron a un 11,3% del total del personal al 31 de diciembre.

Como se ha expresado, la Sociedad incorporará dos aviones que empleará en el entrenamiento del personal de vuelo, a fin de mantenerlo en el más alto grado de eficiencia y conocimiento técnico. Al disponerse de este material, los pilotos cumplirán práctica de vuelo e instrumental, radionavegación y vuelo nocturno, aplicando los métodos que teóricamente se imparten en el entrenador "Link", en la medida permisible por las instalaciones terrestres".

PERSONAL

Ha sido prestado preferente atención al bienestar del personal, así como a su perfeccionamiento técnico. Durante 1948

se suscribieron sucesivos convenios con la entidad gremial respectiva -uno de ellos correspondiente al personal navegante, habiéndose acordado importantes mejoras en las retribuciones de los empleados y operarios, sobre la base del Estatuto vigente. Al promediar el ejercicio, se otorgó una bonificación de \$ 75 m/n. por mayor costo de la vida; posteriormente se convino un aumento general de los sueldos hasta \$ 1.300 m/n., el que fue fijado en un 12% por arbitraje de la Secretaría de Transportes de la Nación, incorporándose a los mismos la bonificación precitada. Dichos aumentos tienen vigencia a partir del 1º de enero de 1949, representando el crecimiento en más de un millón de pesos del presupuesto correspondiente.

Al cierre del ejercicio figuran en lista 978 empleados; el personal oficinista comprende 245 empleados, el técnico, 63, el navegante 57 y el personal de operarios alcanza a 604 personas, de los cuales 38 son aprendices menores de 18 años, que adquieren su capacitación en cursos especialmente dispuestos por la Sociedad, cumplidos con todo éxito desde principios de 1948.

La instrucción del personal navegante ha sido mantenida en elevado nivel, superior aún a las posibilidades operativas permitidas por la zona de explotación. Para el entrenamiento de vuelo se ha utilizado un avión Douglas C-47A carguero, adquirido con ambos propósitos, habiéndose impartido adiestramiento en Link a la totalidad de los pilotos de A.L.F.A. y a otros miembros del personal de la Empresa, como así también a aviadores particulares y pertenecientes a otras entidades.

El aspecto mutualista fue oportunamente encarado por el Directorio, dándose los pasos preliminares para la constitución

de un organismo de ese carácter, hasta desistirse del propósito como consecuencia del Decreto 1717/48, por el que se hicieron extensivos al personal de las sociedades mixtas de aeronavegación los beneficios acordados por la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica, medida cuya repercusión de orden social movió a la Empresa a prestarle su decidido apoyo.

Luego en la vieja Aeroposta también si bien las relaciones con el personal eran totalmente distintas a las de las otras tres, por ser en su mayoría gente que estaba vinculada a ella desde sus orígenes bajo la conducción de Almonacid y ser en su gran mayoría verdaderos enamorados de la aviación patagónica, también se hacía sentir el aumento del costo general de vida y por ende los inducía a tener que solicitar aumentos de sueldos. Es elocuente esta parte de la Memoria que me permito transcribir a continuación..."

En lo que respecta al régimen de trabajo y de remuneraciones, nos ajustemos a las estipulaciones del estatuto aprobado por convenio celebrado entre las empresas aéreas y la Federación Argentina del Personal Aeronáutico (F.A.P.A.) que agrupa a todas las personas al servicio de las compañías aerocomerciales del país, argentinas y extranjeras.

Como informáramos en la Memoria anterior, dicho Estatuto entró a regir con antigüedad el 1º de marzo de 1947 y su vigencia se fijó hasta el 31 de diciembre de 1949, salvo las cláusulas relativas a las escalas de sueldos, límite de las remuneraciones beneficiadas con el salario familiar y remuneración al personal durante el cumplimiento del servicio militar obligatorio, que se convino serían revisadas con fecha 31 de diciembre de 1948.

Empero y ante un requerimiento de dicha Federación, formulado por intermedio de la Secretaría de Trabajo y Previsión, nuestra empresa, junto con los demás firmó, en dicho Secretario de Estado, el día 9 de junio de 1948, un Acta complementario del convenio anterior, por la cual las empresas de aeronavegación se obligaban a abonar a su personal, con antigüedad al 15 de abril de 1948, cuyo sueldo oscilará entre \$ 275 m/n., y \$ 1.300 m/n.-la suma de \$ 75 m/n., en concepto de bonificación mensual por mayor costo de la vida; y para aquellos empleados que percibieron sueldos inferiores a \$ 275 m/n.- mensuales, el 50% de la expresada cantidad. El Acta no modificaba las prescripciones del Estatuto firmado con fecha 25 de setiembre de 1947 y por lo tanto a los fines de los aumentos por antigüedad fijados en el mismo, no se computará la bonificación acordada.

Como el mencionado Estatuto no comprendía al personal navegante, y teniendo en cuenta también el mayor costo de la vida y la evidente escasez de personal especializado, lo que obligaba a la empresa a arbitrar medidas tendientes, no solamente a conservar su plantel de navegantes, sino también a favorecer la incorporación de los nuevos elementos que necesitaba para desarrollar el plan de actividad proyectado para 1948, se estudió un plan de mejoras de sueldos para dicho personal, y a partir del 19 de junio de ese año, el Directorio estableció las siguientes escalas de sueldos para el personal navegante.

Pilotos: Sueldo fijo mensual \$ 1.300 m/n., prima por actividad cada 1.000 horas voladas \$ 200 m/n.- hasta un máximo de 5.000 horas; pasado este límite se abonará \$ 50 m/n., por cada 1.000 horas voladas sin el máximo de 10.000 horas establecido.

La prima kilométrica es de 0.07 centavos por kilómetro normal volado y 0.035 centavos por kilómetro extra.

Copilotos: Sueldo fijo mensual \$ 850 m/n.- prima por actividad cada 1.000 horas voladas \$ 150 m/n., hasta un máximo de 5.000 horas; pasado este límite se abonará \$ 37.50 m/n., por cada 1.000 horas voladas sin el máximo de 10.000 horas establecido. La prima kilométrica es de 0,0525 centavos por kilómetro normal volado y 0.02625 centavos por kilómetro extra.

Mecánicos y Radiotelegrafistas: Sueldo fijo mensual pesos 850 m/n., prima por actividad cada 1.000 voladas \$ 150 m/n., hasta un máximo de 5.000 horas; pasado este límite se abonará \$ 32.50 m/n., por cada 1.000 horas voladas sin el máximo de 10.000 horas establecido. La prima kilométrica es de 0.0525 centavos por kilómetro extra.

Auxiliares de a Bordo: Sueldo fijo \$ 400 m/n., prima por actividad cada 1.000 horas voladas \$ 75 m/n., hasta un máximo de 5.000 horas; pasado este límite se abonará \$ 15 m/n., por cada 1.000 horas voladas sin el máximo de 10.000 horas establecido. La prima kilométrica es de 0.023 centavos por kilómetro normal y 0.0115 centavos por kilómetro extra.

Por otra parte, inspirándonos en la disposición del Superior Gobierno de la Nación, dictada con respecto al personal de la Administración Pública, se resolvió fijar, a partir del 19 de abril de 1948, el sueldo mínimo de \$ 300 m/n., para todos los empleados de nuestra empresa, mayores de 18 años, y siempre que los mismos no revistesen en la categoría de aprendiz o de codelite.

También el Directorio, al aprobar definitivamente

la organización de la empresa y confirmar en sus cargos a los Jefes y empleados designados durante la estructuración de los servicios con fecha 12 de julio reajustó los sueldos, asignando la remuneración teniendo en cuenta las funciones adjudicadas a cada empleado, su capacidad, concepto y antigüedad.

Finalmente, después de largas deliberaciones entre la F.A.P.A. y los representantes de todas las empresas de aviación, entre los que se encontraban los designados por nuestra sociedad, y también el Delegado de la Dirección General de Aeronáutica Comercial, al considerar la modificación de la escala de sueldos del convenio de trabajo que vencía con 1948, se llegó a establecer la necesidad de acordar nuevas mejoras para el personal aeronáutico, concretadas en el proyecto de convenio que, una vez aprobado, fue firmado en la Secretaría de Transporte de la Nación por partes interesadas y por el Director General de dicha Secretaría de Estado, Dr. Ismael Castro, el Director de Trabajo de la misma, Don Luis T. Echeve y el Sr. Delegado ad-hoc de la Dirección General de Aeronáutica Comercial.

Por dicho convenio, se acordó, a contar del 12 de enero de 1949, una nueva bonificación en los sueldos, del 12% sobre las remuneraciones básicas, quedando incorporado a los nuevos sueldos la cantidad de \$ 75 m/n., que le fuera otorgada por convenio del 9 de junio de 1948. En cuanto al salario familiar, se modificó el límite máximo para los sueldos beneficiados, elevándose el margen de \$ 400 m/n a \$ 600 m/n., y para el personal administrativo y obrero que debe cumplir con el servicio militar, se contemplaron las siguientes concesiones: con más de dos años de antigüedad, el 50% del sueldo; con menos de dos años y más de un año de antigüedad, el 25% y con menos de un año, no gozarán de

beneficio, pero se les mantiene la vacante del puesto desempeñado.

En términos generales, creemos oportuno hacer notar a los señores accionistas que la sociedad se desenvuelve con el mínimo de personal posible, y la pauta de ello lo da el hecho de que el conjunto de empleados, comprendiendo a navegantes, técnicos, obreros y de administración, en la sede central, Base de General Pacheco, Aeroperque de la Ciudad de Buenos Aires, y las 18 cabinas de las líneas, no alcanzó a un total de 650 personas, esto es, 72 personas por cada uno de los nueve aviones Douglas DC-3 en servicio. Esta relación está por debajo de la cifra generalmente admitida como normal por las empresas de aeronavegación extranjeras que operan con igual material de vuelo y sobre rutas similares a las nuestras.

Las remuneraciones del personal, como queda dicho están regidas por Estatutos leyes o convenios de salarios celebrados con la Federación Argentina del Personal Aeronáutico, con intervención de la Secretaría de Trabajo y Previsión, y las mismas se ajustan al standard de sueldos que rigen para todos los órdenes de la industria y el comercio, en que se contemplan especialmente el mayor costo de la vida.

En cuanto al personal superior, fuera de escalafón, sus sueldos han sido fijados por el Directorio, teniendo en cuenta la función confiada a cada uno, su antigüedad en la empresa y también el nivel de sueldos de los técnicos o empleados a sus más inmediatos órdenes, para establecer cabalmente la diferenciación jerárquica y la superior responsabilidad asignada. Si en algún caso aislado el sueldo de uno de esos jefes es más ele-

vado, ello se debe a que la compañía le ha encomendado una tarea accesorias, o doble función, con lo cual, mediante un aumento relativamente reducido se aprovechan los conocimientos y competencia de una sola persona sin necesidad de incorporar a otro técnico y asignarle otro sueldo".

Verificado el proceso del personal y sus representaciones gremiales de las diversas compañías continuaremos con el aspecto comercial, contable y de explotación en general. El otro grupo que explotó la zona del litoral bajo la sigla ALFA que quiere decir Aviación Litoral Fluvial Argentino, también sociedad de economía mixta fue creada por decreto Nº 13.632/46 del día 14 de mayo de 1946 e inscripto en el R.P.C. el día 28 de febrero de 1947, cuyo directorio vigente al 31 de diciembre de 1947 era el siguiente:

Presidente

Comodoro (R.S.R.) : Federico Carlos Tomás Carbia

Vicepresidente

Dr. Juan Honorio Bosio

Director Delegado

Vicealmirante (R.) Marcos A. Zar.

Director Tesorero

Dr. Rodolfo Moltedo

Director Secretario

Dr. Gustavo Figueras

Director Titular

Dr. José A. Dodero

Directores Suplentes

Dr. Juan Cullen Crisol

D. Oscar del Pardo

Dr. Eduardo Mayer

Dr. Julio Marcelo Alvarez

Síndico Titular

Dr. José Rodríguez Ugarte

Síndico Suplente

D. Gregorio A. Ballesteros

Gerente General Comercial

D. Enrique Mario Vazquez

Gerente General Administrativo

D. Enrique A. Colombo.

En parte debemos reconocer que el hoy denominado "estudio de mercado" ya en parte estaba realizado por la agrupación de aviación militar similar a lo que hoy conocemos por L.A.D.E. y que en esa época se llamaron L.A. siglas de Líneas Aéreas NORD ESTE que había realizado alrededor de 500 vuelos durante su vigencia y que bajo la denominación de línea Nº 1, que salía del Aeródromo de Morón (Pcia. de Bs.As.) recorría Gualeguaychú, Concepción del Uruguay y Monte Caseros, y que bajo la línea Nº 3 Belle Vista-Goya-Mercedes- (Corrientes), Curuzú Cuatía, y Monte Caseros. El cuadro demostrativo de pérdidas y ganancias el día 31 de diciembre de 1947 arroja una pérdida que en la nomenclatura de las empresas de aviación comercial por imperio de la interpretación dada a la ley 12.911 art. 70 inciso h) se lo denomina "Importe a compensar por la Secretaría de Aeronáutica" del orden de los \$ 8.729.908,50 en pesos moneda nacional argentinos. A ello debemos agregarle que la pérdida

de arrastre del ejercicio al 31 de diciembre de 1946 era de m\$n 152.386,65 por el referido art. 70 inc.h) y de m\$n 48.219,18 por el art. 70 inc. g) pero teniendo en cuenta que en el año 1946, solo hubo gastos de organizaci3n pues realmente el primer vuelo se realiz3 el d3a 8 de enero de 1947, segun conste en la propia Memoria de ALFA S.A. que he tenido a la vista por especial gentileza del se1or -hoy ya fallecido- Comandante (R) de Aeronautica D. Antonio Bossi, que me la facilit3 para mi trabajo. El ejercicio finalizad3 el 31 de diciembre de 1948, cuyo directorio estuvo presidido por el Sr. Comodoro Juan Francisco Fabri de destacada actuaci3n en el arma a3rea y tambi3n por unos de los m3ximos exponentes de la aviaci3n aeronaval orgullo de la Marina de Guerra Argentina el Sr. Vicealmirante D. Marcos A. Zer, aprob3 por Asamblea General Ordinaria que se realiz3 el d3a 29 de abril de 1949, el tercer balance general a1o 1948, cuyo cuadro de p3rdidas y ganancias arrojaba nuevamente una p3rdida de m\$n 11.927.238,22 y que por la din3mica contable imperante se volvi3 a activar en el rubro IV: "EXIGIBLE" y que ya acumulaba m\$n 20.857.752,55. La n3mina del Directorio era la siguiente:

- Presidente
- Comodoro Juan Francisco Fabri
- Vicepresidente
- Dr. Juan Honorio Bosio
- Director Delegado
- Vicealmirante (R) Marcos A. Zer
- Director Tesorero
- Dr. Rodolfo Moltedo
- Director Secretario
- Dr. Gustavo Figueras
- Director Titular
- D. Jos3 A. Dodero

Directores Suplentes

Dr. Juan Cullen Grisol

D. Oscar Del Pardo

Dr. Eduardo Meyer

Dr. Julio Marcelo Alvarez

Síndico Titular

Dr. José Rodríguez Ugarte

Síndico Suplente

Dr. Gregorio A. Ballesteros

Gerente General Comercial

D. Enrique Mario Vazquez

Gerente General Administrativo

D. Enrique A. Colombo

Los mayores problemas que debió afrontar ALFA fueron no solo la diversificación del material de vuelo, pues el hacerlo por agua y por tierra debía utilizar hidroaviones y aviones comunes, fue también la enorme cantidad de distintos aviones, son un escollo insalvable en cualquier empresa. Operó con 4 hidroaviones Sandringham Mk.V. de procedencia inglesa, cinco Douglas DC-3 de origen norteamericano uno similar pero la versión de carga o sea el llamado "Dakota" o el C-47 A que se utilizó como versión para a cargas y a su vez para aprendizaje de las nuevas tripulaciones, también tenía un Beechcraft C-185, tres Noorduyt Norseman MK.V. también de origen inglés, dos Stinson Voyager 150 y finalmente tres hidroaviones de origen italiano de una famosa marca aún hoy existente y que los tenían fuera de servicio llamados Macchi C-94. Además, tuvo la desgraciada cir-

60

cunstancia en ese año 1948 que al acuatizar en el puerto metropolitano un hidroavión el matrícula LV-AAp llamado "URUGUAY" se accidentare con gran número de víctimas entre ellos un famoso político rosarino que actuaba en la oposición gubernamental y luego un grave incendio en los depósitos de la compañía en el Hangar del Puerto Nuevo que destruyó material de vuelo y motores y repuestos. Los pedidos de reequipamiento y la compra de dos hidroaviones más modernos a Gran Bretaña, estaban totalmente demorados por las dificultades del mercado cambiario. Todo ello motivó una nueva diagramación de los servicios y la suspensión del servicio a Rosario por considerarse que era una población que por su distancia con la metrópoli y los medios de superficie existentes no tendría mayores problemas con la suspensión.

Peso a analizar ahora la otra Compañía mixta de cabotaje y que era la más veterana por haber sido continuadora de la primitiva, fundada por Latécoere ese visionario francés del año 1918 que ya vimos en el segundo y tercer capítulo de este trabajo. El Directorio de Sociedad Mixta Aeroposta Argentina, así era su denominación jurídica el 31 de diciembre de 1948 era el siguiente:

DIRECTORIO

Presidente

Sr. Juan Bautista Almendoz

Vicepresidente

Dr. Oscar Luis Pedro Pelliza

Director Delegado

Dr. Ernesto Pueyrredón

Director Tesorero

Dr. Carlos Alejandro Menendez Behety

Director Secretario

Dr. Oscar Milberg-

Director

Sr. Alejandro Menendez Behety

Directores Suplentes

Sr. Miguel E. Comelera

Sr. Alejandro Vicente López

Sr. Ismael E. Galíndez

Sr. Eduardo Abel Laborde

Síndico Titular

Dr. Felipe De Seta

Síndico Suplente

Dr. Andrés Castagnino

Gerente General

Sr. Celso Aguiar Conde

El capital autorizado suscrito y realizado en esa fecha era de m\$ 10.000.000 y había sido autorizada por Decreto del Poder Ejecutivo del 13 de mayo y 31 de diciembre de 1946 e inscriptos sus estatutos en el R.P. de Comercio el 24 de mayo de 1947. Su material de vuelo como ya lo explicara anteriormente estaba formado por aviones bimotores DC-3 que reemplazaron a los nobles y viejos trimotores alemanes Junker JU-52. Si bien en su Memoria del año 1948 explico las dificultades tenidas como las otras compañías para obtención de permisos para importar más máquinas, manifiesta que la llegada de otros DC-3 posibilitara el plan de expansión en la que se encuentra totalmente de-

cidido.

Realmente al analizar los balances de Aeroposta vemos que fue una administración muy austera y que si bien, como era lógico esperar al tener tarifas y zonas que podríamos denominar de fomento, y por ende tenía que dar pérdida, la misma de m\$n 6.492.260,93 en el año ejercicio 1948, y la anterior del año 1947 de m\$n 4.999.365,06, relacionada con la magnitud del servicio ofrecido y las dificultades propias de volar en zonas donde los vientos errachados alcen velocidades casi tan grandes como la del avión puesto a máximo, es grato manifestar a mi juicio que podemos calificarla de muy buena administración. Si bien reconozco que para la gran mayoría de los argentinos el hablar de Aeroposta nos da cierto aire nostálgico y poético al recordar a aquellos sublimes escritos del Antoine de Saint Exupery y a otros como la valentía y amor puestos al servicio de la línea como Vicente Almandos Almonacid y otros más, que ya me referí en el capítulo tercero y por ello vamos quizá con más simpatía a esta aerolínea, debe dejar expresamente aclarado que estudiando los balances con un espíritu crítico de egresado en ciencias económicas realmente se llega a la conclusión de que de todo el grupo el más eficazmente administrado fué Aeroposta.

Para culminar con este largo capítulo me he de referir a la empresa que tomó la iniciativa de ejercer el tráfico internacional y es F.A.M.A. siglas de Flota Aérea Mercante Argentina, sociedad de economía mixta aprobada estatal, tal como rezaba su membrete. Tenía en el año 1947, sus oficinas centrales en la calle Lavalle 646/48 de esta Capital, pero era tal el movimiento que tuvo que alquilar otro local para parte de la admi-

nistración en la misma calle, luego otro para recepción de encomiendas en la calle Luis Viale, luego otro para depósitos en el Puerto Nuevo y finalmente para ordenar un poco todo ello el Directorio decidió comprar un terreno con salida para tres calles Leandro N. Alem, Paraguay y Cercas, para edificar su futura sede definitiva. El origen de FAMA es el Decreto del 31 de diciembre de 1945 y sus estatutos fueron inscriptos en el R.P. de Comercio, el 22 de mayo de 1946. Su capital autorizado era el 31-12-47 de m\$n 150.000.000.- el suscrito de m\$n 100.000.000.- y el realmente realizado e integrado de m\$n 87.515.000. El Directorio el 31-12-47 era el siguiente:

PRESIDENTE

Dr. Santiago J.A. Diaz Bialek

Vicepresidente

Ing. Julio A. de Tezenos Pinto

Director General Gerente

Ing. Juan Francisco A. Córscico

Directores

Sr. Manuel Aizcorbe Machin

Arq. Ernesto Lacelle Alonso

Tcnl.(R)Máximo San Emeterio

Dr. Horacio San Martin

Sr. José Luis A. Silva

Síndico Titular

Dr. José María Rossa (h.)

Opera la ruta a Europa con salidas desde Buenos Aires, Río de Janeiro en Brasil, luego Natal el punto más cercano para

el cruce del océano y en África, Dakar, luego Madrid en España, para allí bifurcarse en una línea hasta Roma (Italia) y otra hacia Inglaterra (Londres), vía París (Francia). También operó la ruta a Santiago de Chile y a Porto Alegre, San Pablo y Río en Brasil. Como servicio regular denominado en la Memoria del año 1947 "no autorizado", operó la ruta a los EE.UU. vía Brasil hasta Natal luego Belén, Trinidad, Caracas en Venezuela, Nassau y Nueva York. Debemos recordar que en esa época 1947 - aún no habían salido aviones de gran radio de acción o sea que la autonomía de vuelo (tiempo de vuelo sin reabastecerse de combustible) era mucho menor que lo que conocemos ahora. FAMA operó con varios tipos de aviones primeramente con los bombarderos de la 2ª. guerra que se utilizaron en Inglaterra tipo Avro Lancastrian, Avro Lancaster, que se denominaron Avro York, pero que pese a que fueron transformados bastante bien para pasajeros eran muy pesados y completamente antieconómicos pues no tenían suficiente lugar para llevar pasajeros y en forma cómoda como para un viaje transatlántico y por lo tanto pensaron rápidamente en sustituirse. No debemos olvidar tampoco que era difícil poder obtener una tripulación completa argentina al principio, pues no estaban nuestros pilotos acostumbrados a volar con esas nuevas "moles" si las comparamos con los Curtiss 75 u otro tipo de avión caza en uso en la Fuerza Aérea, en aquel entonces. Tal es así que en el comentario sobre Personal con gran satisfacción el Directorio de FAMA, al 31 de diciembre de 1947, comenta que habiendo empezado el segundo semestre de 1947, con una sola tripulación completa de argentinos o fin del año 1947, contaba con trece tripulaciones completas, siete para intercontinentales y seis para interregionales para los

VIKING. Además se adistió personal de los AVRO para los nuevos DC-4 cuatrimotores de la Douglas, tres de los cuales se transformaron para vuelos transatlánticos obteniéndose la conversión de los mismos. Asimismo se dejó sin efecto la compra de tres Bristol 170, por no resultar satisfactorios los resultados conocidos sobre los mismos. El DC-4, "hermano mayor" podríamos decir del famoso DC-3 fue realmente el avión que permitió unir Europa con el continente con un modelo de avión más ágil y más de acuerdo con el nuevo pasajero aeronáutico de postguerra. También FAMA se preocupó de enviar a grupos completos de tripulaciones a los EE.UU. para que en los simuladores de vuelo de la American Airlines aprendieran el manejo de los futuros aviones con que se equiparían o sea los DC-6 también de fabricación estadounidense. Aprendieron en la Douglas Pupil Aier School. La inversión al 31-12-47 en aeronaves de FAMA según su Balance es de valor de origen de m\$ 26.248.687,89 que menos las amortizaciones de dos ejercicios quedaban en un valor neto final de m\$ 21.240.270,43. Además el quebranto que arrojó el año 1947 fue de m\$ 22.530.921,12 que por el mismo sistema contable comentado anteriormente figuraba no como una pérdida real sino como una cuenta a reintegrar por la Secretaría de Aeronáutica. Por lo mismo ese "quebranto" quedaba activado en el rubro IV Activo Exigible - ley 12.911 art. 70(inc. h). Me permito comentar que el Contador Público que certificó el Balance de FAMA en el año 1947, Sr. Santos Elcsepe fué el representante de Aerolíneas Argentinas en su nueva sucursal de LOS ANGELES (EE.UU.) y a quien una publicación especializada aeronáutica argentina AEROMUNDIAL que dirige el veterano y conocido periodista especializado Dn. Mirkin, denominó el más

ágil y dinámico funcionario aeronáutico argentino, en esa zona de los EE.UU. que ha logrado un gran éxito por cuanto con su magnífica gestión hizo posible que nuestro pabellón no solo flamee en la zona denominada del Este de los EE.UU. sino también en esa enorme y muy rica zona de la California y que con el apoyo de los directivos de nuestra empresa aérea estatal estamos viendo que ya se hace posible que también nuestra bandera sea conocida por medio de nuestros aviones comerciales en Oriente y en Japón.

Me permito transcribir estos cuadros que a mi juicio demuestran fehacientemente el buen uso del personal en la Cía. de Aviación ZONDA y AEROPOSTA, problema clave del déficit de muchas otras.

CAPITULO QUINTO

Desde 1950 hasta 1955

EL MONOPOLIO ESTATAL TOTAL

Este quinto capítulo contemple la época que cubre desde la sanción de la nueva Constitución del año 1949 hasta la finalización de la 2ª. Presidencia del extinto Gral. Perón.

Es una parte que la he separado de la anterior y de la posterior pues se dan una serie de circunstancias muy especiales en la misma que para un enfoque histórico económico configuran una situación especial.

Primó en este momento las nuevas ideas concebidas en la Constitución del año 1949 y las todavía reservas aéreas que tenía la República Argentina en abundancia al finalizar la segunda guerra mundial y que aún no se habían agotado. Ello motivó que la idea de estatización de algunos de los funcionarios y legisladores hicieran que se procediera a terminar con las empresas de economía mixta que como explicara en el capítulo anterior se venían desempeñando eficazmente en los cuatro puntos del país, ALFA, ZONDA, AEROPOSTA y para el exterior F.A.M.A.

Al concretarse la reforma constitucional del año 1949 se crearon varios Ministerios y nuevas estructuras y prevaleció la idea de que el transporte debía depender del Estado.

Por lo tanto, pese a las sugerencias que se le hizo llegar a las autoridades de ese momento, el nuevo Ministro de Transportes procedió a tomar nueva jurisdicción en el ámbito aeronáutico comercial y promovió la toma lisa y llana de todas las empresas de transporte aéreo comercial y el Poder Ejecutivo les retiró la personería jurídica o sea la muerte civil de un ente de existencia ideal como eran, y el referido Ministerio se hizo cargo del activo y pasivo de ellas co-

mo así también de la explotación su continuidad tanto en el cabotaje como en lo internacional. Así llegamos a fin del año 1950 en cuyo mes de diciembre el Poder Ejecutivo mediante decreto dispone la creación de una nueva empresa Aerolíneas Argentinas bajo jurisdicción de la Dirección Aero Comercial del Ministerio de Transportes de la Nación. Por decreto se designó Interventor para la unificación de las tres líneas de cabotaje y la internacional al señor Comodoro (R) Martín R. Cairó. También es importante destacar que dado la magnitud de cifras y de valor de activo y pasivo se determino que quedará bajo la fiscalización de la Contaduría General de la Nación en su carácter de empresa del estado que legisla la ley 13.653.

Creo importante dejar aclarado y para ello es necesario proceder a transcribir parte de los considerandos y de la parte dispositiva de la misma para interpretar que se daban cuenta que no podía administrarse un nuevo "complejo empresarial con las normas propias de las grandes reparticiones burocráticas en las cuales el "pase de expediente a sus efectos..." etc." era normal y eso no podía ocurrir con un vuelo programado o con un pasajero que requería la devolución de un boleto por un viaje realizado por mal tiempo y deseaba el dinero para poder tomar el tren o ómnibus para su destino.

No obstante todo lo dicho, al ir llegando el año 1952 y comenzar las dificultades financieras y habiéndose ya implantado el "plan económico" los funcionarios especializados en finanzas y economía se dieron cuenta de la difícil situación en que se encontraba el país entero y que la época de bonanza ya estaba pasando y que los habitantes acostumbrados a un

70

nuevo tipo de vida no se daban mucha cuenta de ello. Por ello el Ministerio de Transporte propicia la reunificación de todas las empresas de transporte del Estado, ya sean fluviales, marítimas, terrestres, bajo nivel, de automotores, ferrocarriles, etc., y también las aéreas para racionalizarlas y se crea la Empresa Nacional del Transporte. También se incorporaron luego a la misma, las administraciones que explotaban las instalaciones del aeropuerto de Ezeiza y luego las de todos los aeropuertos comerciales del país.

Debemos recordar que aún el aerodromo de nuestra ciudad capital - hoy Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires -JORGE NEWBERY- era una construcción precaria hecha de madera a cierta altura del suelo para evitarse la humedad y cuya torre de control de vuelo, también era demadera, situación que a los que no lo conocieron les parecía inusitada en esa época año 1952 pero que no obstante era así y los que la vimos y utilizamos todavía recordamos aquella construcción precaria que tanto dista del hoy hermoso Aeroparque que conocemos. No debemos olvidar que por razones del sistema imperante en ese entonces, no había la fluidez de pasajeros aéreos que podemos ver hoy en día, como por ejemplo, con la vecina República Oriental del Uruguay donde para poder viajar se necesitaba un certificado especial otorgado por el Ministerio del Interior. Hoy hay más de 17 vuelos diarios de ida y otros tantos de vuelta.

La tónica de este momento era el famoso Plan Económico con el cual el Poder Ejecutivo Nacional quería reencensar el todo económico del país. Debemos recordar que con motivo de la reelección presidencial por el período 1952-1958, el Presidente de la Nación aprovechó la circunstancia para seleccio-

nar entre sus Ministros, Secretarios y colaboradores directos, los que lo habían acompañado en sus primeros seis años de gobierno donde se disponía de cifras mayores para gastar, invertir o expropiar y le era más difícil a ese grupo político acostumbrado a todo ello, cambiar tan rápidamente de rumbo y dar un golpe de timón tan necesario.

Con la salida del ex- Ministro Dr. Ramón Cercijo del Ministerio de Hacienda, quien tuvo el honor de ser designado Decano de nuestra Facultad, pudo llevar a un grupo de economistas egresados de la Facultad de Ciencias Económicas, que interpretaban el nuevo y difícil momento económico y con el Doctor Gomez Morales y el Doctor Bonanni fueron también un grupo de colaboradores funcionarios de carrera formados en normas austeras en la Caja Nacional de Ahorro Postal y que impusieron en las grandes Reparticiones y Direcciones Nacionales a partir del año 1952 una nueva tónica de racionalización, aunque lamentablemente no fué totalmente interpretada ni por algunos de sus subordinados ni por algunos legisladores que no llegaban a ver que se aproximaban épocas difíciles. También en el orden internacional se comienza una nueva época para la aviación comercial pues al continuar operando FAMA y luego Aerolíneas Argentinas en el ámbito internacional por tratados lógicos de reciprocidad, se debía permitir la llegada y salida del país de las compañías extranjeras de origen de los países donde aterrizaban nuestras aeronaves con bandera argentina

Dado que como ya lo expresé anteriormente no había un real interés en fomentar el tráfico intenso de pasajeros de y para el extranjero, todas las peticiones formuladas por esas empresas aéreas extranjeras seguían las lentas tramitaciones

burocráticos normales y además tenían un pretexto legal en las demoras por cuanto debían pasar por varios Ministerios entre ellos el de Relaciones Exteriores. Las primeras líneas europeas que se recuperaron rápidamente después de la segunda guerra mundial, principalmente porque no habían luchado directamente en la gran contienda, los holandeses y los escandinavos que restablecieron sus antiguas líneas aéreas, la primera como Royal Dutch Airlines (K.L.M.) y la otra bajo la sigla de S.A.S. (Scandinavian Airlines Sistem), efectuaron viajes promocionales y a su vez de experimentación, no debemos olvidar que entonces los aviones de largo alcance como para cruzar el Océano Atlántico Sur, eran los Douglas DC-4 y los Avro- Lincoln y Avro Lancaster, cuya versión de guerra fue modificada para adaptarlos a pasajeros pero que en estos dos últimos, era muy difícil hacerlo pues eran típicos bombarderos con muy pocas o casi nada de comodidades. Como ninguna de ellas dos obtuvo el "placet" correspondiente comenzaron la línea de América del Sur con destino final Montevideo (R.O. del Uruguay). En esa época el aeropuerto de Ezeiza estaba en plena construcción por el entonces Ministro de Obras Públicas General Pistarini y por lo tanto el aeropuerto capaz de recibir aeronaves grandes era el que hoy ocupa la VII Brigada Aérea Militar en Morón. En aquella época también el mismo era accesible pues por la calle Avenida Rivadavia se llegaba hasta la estación Morón y de allí había una calle directa hacia el aerodromo que queda atrás del actual cementerio de Morón.

Debemos recordar que las compañías norteamericanas que fueron PANAGRA y PANAIR continuaban operando en el tráfico

co internacional por cuanto el de cabotaje lo habían cedido a ZONDA. Otra empresa norteamericana que comenzó a operar en esta quinta etapa fue BRANIFF que aún no estaba fusionada como lo está actualmente con PANAGRA. Comenzó también el 6 de mayo de 1952 la Compañía Lloyd Aéreo Boliviano que lo hacía únicamente entre Yacuiba y Tartagal con aviones DC-3. En el año 1951 la empresa privada de capital brasilero denominada VARIG, abreviatura de Viação Aereo Rio Grandense S.A., lo hace entre Buenos Aires y Río de Janeiro en ese entonces Ciudad Capital del Brasil y luego, en el año 1953 comienza a operar la otra empresa brasilera Aerovias Brasil S.A., lo mismo entre Río de Janeiro y Buenos Aires. En 1954 comenzó un período que se caracterizó por las muy pocas presentaciones de nuevos pedidos de autorizaciones.

En 1955 comenzó el descontento general en el ámbito aeronáutico nacional pues la dependencia de Transportes no satisfacía a la Aeronáutica Militar. Ya a mediados del año 1955 por la tirantez reinante en las fuerzas armadas por el conato subversivo de la Marina de Guerra, más exactamente de la Aviación Naval del 16 de junio de ese año, el Poder Ejecutivo centró toda su actividad alrededor del proceso político y social y ya no se innovó ni se sentaron nuevas bases para actividades como la del presente trabajo, además que la difícil situación financiera de ese momento hacía que no se utilizara casi nada de fondos principalmente de divisas fuertes, las cuales ya no existían casi en nuestros medios financieros en una actividad como es la en la cual el uso de divisas para compra de material y otros gastos se hace generalmente en dólares o libras.

Además todavía se arrastraba la pesada carga de la deuda de la compra de gran cantidad de aviones de guerra o reacción y otros modelos que aún prestan servicios en la Fuerza Aérea.

En ese momento la única empresa de cobotaje era Aerolíneas Argentinas y operaba principalmente con los aviones DC-3 que había recibido de ZONDA y de AEROPOSTA ARGENTINA y en el litoral lo hacía con los ya antieconómicos hidroaviones tipo Sandringham de origen inglés de dos pisos que había recibido de Doderó. También utilizaba los DC-4 Douglas de fabricación norteamericana y Convair 240.

CAPITULO SEXTO

Desde 1956 hasta 1958 Fin del estudio

UN NUEVO ENFOQUE PRIVADO Y ESTATAL CONCOMITANTE

Abarca este período desde la iniciación del denominado gobierno de la Revolución Libertadora, con su segundo Presidente el General Pedro Eugenio Aramburu, dado que su antecesor General Lonardi había sido cambiado el día domingo 13 de noviembre de 1955 y fallecido posteriormente al poco tiempo.

En él encontraremos una nueva mentalidad en cuanto a la estructura de la economía en general y en cuanto a las empresas del estado en particular, como asimismo una nueva tendencia en la propiedad de las fuentes de energía y de la actividad de los servicios públicos, ajen de que se pone nuevamente en vigencia la Constitución Nacional sancionada en el año 1853 dejando sin efecto y validez la del año 1949.

Es justamente ese nuevo enfoque como ya habíamos visto en el capítulo anterior, que hace que los servicios públicos fueren totalmente estatizados, tanto en el transporte fluvial, marítimo, aéreo, de colectivos urbanos y suburbanos y bajo nivel, como así también los tranvías y otros medios de transporte de superficie. Sólo quedaron excluidos y muchos de ellos por razones de mayor o menor grado de influencia dentro de las personas vinculadas a la política gubernamental o que por otras razones de índole internacional habían quedado al margen como el caso de la electricidad en la Capital Federal y zonas suburbanas en manos de la ex-Cade e Italo Argentino de Electricidad. Con este sistema de hacer prevalecer nuevamente la actividad privada y siendo Ministro de Aeronáutica el Brigadier Ramón Amado Abrahín, de destacada actuación en el arma aérea en la Revolución de setiembre de 1955, se obtiene un pri-

mer paso importante en esa política, que es el de sacar de la esfera de acción del Ministerio de Transportes de la Nación, o todas las dependencias de la Aviación Comercial que eran varias a saber: Dirección Nacional de Transporte Aéreo, la Dirección General de Aerolíneas Argentinas y que con todo su personal, equipos, bienes, talleres, pertenencias, créditos, partidas presupuestarias se trasladaban a su nueva esfera de actuación. Asimismo se disponía el nombramiento de un Interventor General en Aerolíneas Argentinas recayendo la designación en V. Loyden. Además se disponía efectuar el anteproyecto del Estatuto para Aerolíneas Argentinas.

El día 2 de julio de 1956 por decreto del Poder Ejecutivo Nacional, procedía efectuar la aprobación del nuevo instrumento jurídico para darle vida como persona de existencia jurídica a la nueva empresa aérea que funcionaría bajo el imperio de la anterior Ley 13.653 y a la cual se le establecía que su objeto principal sería la realización de transporte aéreo y en sus artículos se disponía una serie de medidas, similares muchas de ellas a las normas que ya anteriormente regían la actividad de la Administración General de Aerolíneas Argentinas. Se le fijó un capital autorizado de mil millones de pesos moneda nacional.

Con fecha 11 de julio de 1956 se designó su primer Directorio formado principalmente por civiles, muchos de ellos con extracción de las antiguas compañías de aviación comercial que habían demostrado ya su capacidad ejecutiva en su esfera de acción. Fué designado Presidente el Ingeniero Lavallol de ex-ZONDA; Vice-Presidente el Comodoro (R.E. Anibal Becher; Director Gerente General el señor Juan Carlos Mason Lugones y voca-

les los señores: Mario Sánchez Clarió y Federico Starke.

Y en este momento nace realmente un nuevo proceso en la aviación comercial pues el día siguiente o sea el 12 de julio de 1956 mediante decreto, que me permito transcribir en sus partes fundamentales pues considero que es importantísimo no sólo por crear un nuevo concepto en líneas aéreas sino también porque da el nacer un importantísimo antecedente para los doce años venideros (1956/1968) en los cuales veremos que quizá fué si se me acepta, un poco, demasiado ligeramente pensado, para disponer luego de las sumas siderales que se han dado en concepto de subvenciones en esa larga década y que llega a la suma de alrededor de TRES MIL MILLONES DE PESOS MONEDA NACIONAL (m\$N 3.000.000.000,00).-

Considerandos y decreto 12.507 - 12 de julio de 1956.

Visto el Expediente número 3.562 (D.N.A.C.) - Nº 56.297 (M.A.), lo propuesto por el Ministro de Aeronáutica, y CONSIDERANDO: Que por Decreto-Ley Nº 6.136 del 5 de abril del corriente año, han pasado a depender del Ministerio de Aeronáutica, la Dirección Nacional de Transporte Aéreo, la Administración General de Aerolíneas Argentinas, disponiendo el inciso a) del artículo 3º que el referido Departamento de Estado, propondría la política a seguir por el Gobierno Nacional en materia de aeronáutica; que es menester asegurar mediante instrumentos adecuados la labor que, en distintas esferas, realizan de consumo pueblo y gobierno, en procura de los objetivos de recuperación nacional; Que además es necesario reunir en un solo documento, las normas básicas que en materia de aeronáutica civil sustentara el Estado; Que con tal motivo, es ne-

cesario actualizar el Decreto número 9.358 del 27 de abril de 1945, que fija la política del Estado en materia de aeronavegación y problemas afines; Que de tal manera se logrará dar un vigoroso impulso al desarrollo de la aviación civil en el país y se facilitará la vinculación aerocomercial de la República con las demás naciones del mundo; El Presidente Provisional de la Nación Argentina, en Ejercicio del Poder Legislativo, Decreto con Fuerza de Ley: Artículo 1º.- Adóptase como política nacional en materia de aeronáutica, la determinada por las normas del presente Decreto-Ley. Elles orientarán la conducta del Gobierno de la Nación en todo lo relacionado con la aeronavegación y problemas afines.

Artículo 2º.- La República Argentina ejerce pleno y exclusiva soberanía en el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas jurisdiccionales.

Artículo 3º.- Los vuelos en el espacio aéreo argentino serán efectuados de acuerdo con la legislación nacional y las convenciones y tratados internacionales suscriptos por el Gobierno de la Nación.

Artículo 4º.- El tráfico de cabotaje será realizado exclusivamente por empresas argentinas. El Gobierno Federal autorizará y alentará el funcionamiento de empresas privadas que se dediquen a realizar ese tráfico, sin perjuicio de proseguir desarrollando su acción mediante las empresas estatales. El Ministerio de Aeronáutica propondrá al Gobierno Nacional el régimen de constitución y operación de esas empresas privadas y el sistema de otorgamiento, forma, alcance y duración de las autorizaciones.

Artículo 59.- El Gobierno Federal continuará asegurando la vinculación aérea comercial del país con los demás países del mundo, mediante la colaboración de convenios bilaterales o autorizaciones o empresas internacionales, sobre la base del régimen más conveniente para los intereses generales de la Nación. El Gobierno prestará su decidido apoyo a los estudios que se efectúen bajo el auspicio de la Organización de la Aviación Civil Internacional para lograr un acuerdo multilateral que regule en forma satisfactoria los servicios aéreos internacionales.

Artículo 60.- El Estado Federal, mediante sus empresas continuará efectuando servicios aéreos internacionales, pero el Gobierno Nacional podrá autorizar las operaciones sobre rutas nacionales de empresas privadas argentinas, de acuerdo con las normas que, a tales efectos, proponga el Ministerio de Aeronáutica.

Artículo 70.- El Gobierno Federal, por intermedio del Ministerio de Aeronáutica, impulsará el trabajo aéreo en todas sus manifestaciones, especialmente en lo relacionado con la agricultura y la ganadería.

Artículo 80.- Las actividades comerciales de trabajo aéreo serán realizadas por empresas argentinas de acuerdo con la reglamentación que, a propuesta del Ministerio de Aeronáutica establezca el Gobierno Federal.

Artículo 90.- La construcción y el mantenimiento de los aeródromos públicos podrán ser realizados por el Estado Federal, los estados provinciales, los municipios y los particulares. Pero el Gobierno Federal por intermedio del Ministerio de Aero-

náutica tendrá competencia exclusiva sobre los siguientes puntos:

- a) la planificación de la red de aeródromos públicos;
- b) la construcción y administración de los aeródromos públicos de propiedad del Estado Federal;
- c) la prestación de asesoramiento técnico para la construcción de los aeródromos públicos que no sean de propiedad del Estado Federal;
- d) la habilitación y el registro de los aeródromos públicos y privados y el dictado de las normas necesarias para su funcionamiento;
- e) la planificación de la ayuda federal a los provincias, municipios y particulares, y su regulación dentro de los montos que se fijon para tales efectos.

Artículo 10º.- Los aeródromos públicos de propiedad de los provincias, municipios o particulares, serán administrados por ellos, pero la operación de los mismos será de competencia del Ministerio de Aeronáutica.

Artículo 11º.- Los servicios de protección al vuelo serán reglamentados y explotados exclusivamente por el Ministerio de Aeronáutica.

Artículo 12º.- Las tasas por la utilización de aeródromos y servicios de protección al vuelo, así como las tarifas y fletes de los servicios aéreos, pre y post-aéreos, serán regulados y aprobados por el Ministerio de Aeronáutica con el objeto de lograr el desenvolvimiento más económico y eficiente de la aeronavegación.

Artículo 13º.- El Estado Federal procurará la construcción y reparación en el país del material necesario para el

desarrollo de la aeronáutica.

Artículo 14º.- El Gobierno Federal continuará fomentando las instituciones aerodeportivas, procurando que éstas en forma progresiva, alcancen su autosuficiencia económica.

Artículo 15º.- El Ministerio de Aeronáutica propondrá al Poder Ejecutivo las modificaciones que sea necesario introducir en la legislación y reglamentaciones vigentes, para adecuarlas a los objetivos del presente Decreto-Ley. Asimismo le corresponderá proponer, cuando lo estime oportuno, la revisión de las presentes normas, con el fin de amoldarlas a la evolución natural de la aeronáutica en el orden interno y en el internacional.

Artículo 16º.- Derógase toda otra norma o disposición que se oponga a las establecidas en este Decreto-Ley.

Artículo 17º.- El presente Decreto-Ley será refrendado por el Excelentísimo señor Vicepresidente Provisional de la Nación y por los señores Ministros de Ejército, Marina y Aeronáutica.

Artículo 18º.- Comuníquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial y vuelva al Ministerio de Aeronáutica para su publicación en el Boletín Aeronáutico Público y archivo.

Ello unido al Decreto-ley del 1 de febrero de 1957: No. 1256 sobre: "Normas para la constitución, funcionamiento y control de las Empresas de Transporte Aéreo", cuyo texto transcrito sigue:

"Visto lo propuesto por el Ministro de Aeronáutica y CONSIDERANDO: Que por los artículos 4º y 6º del Decreto-Ley Nº 12.507/56, por el cual se fija la nueva política nacional en materia de aereo-

navegación y problemas afines, se encomendó al Ministerio de Aeronáutica el estudio de las normas reguladoras de la constitución y funcionamiento de las empresas privadas argentinas que exploten servicios de transporte aéreo internos e internacionales; Que el citado Ministerio ha dado término a ese estudio, para el cual requirió la colaboración del Consejo Asesor Técnico de Aviación Civil creado por Decreto Nº 9.692/56 y de otras entidades oficiales y privadas vinculadas directamente con la aviación comercial; Que las normas propuestas configuran un sistema adecuado para regir la esfera de los servicios comerciales de transporte aéreo a la vez que facultan y alientan el surgimiento de empresas privadas para así lograr un rápido desarrollo de esos servicios de acuerdo con las necesidades del país; Que por razones de igualdad de tratamiento es menester que las empresas estatales, así como las mixtas que pudieren constituirse en el futuro, se sujeten a las mismas normas de funcionamiento y fiscalización general que se apliquen a las empresas privadas sin perjuicio de las reglamentaciones especiales que resulten apropiadas por su particular naturaleza, Por ello,

El Presidente Provisional de la Nación Argentina,
en ejercicio del Poder Legislativo, Decreta
con Fuerza de Ley:

Artículo 1º.- Apruébense las Normas para la constitución, funcionamiento y control de las empresas de transporte aéreo, que obran como Anexo 1 del presente Decreto - Ley.

Artículo 2º.- Dentro de los ciento veinte (120) días a contar desde la fecha del presente, el Ministerio de Aeronáutica elevará a consideración del Poder Ejecutivo la reglamentación de las normas aprobadas por el artículo 1º.

Artículo 3º.- El presente decreto- ley será refrendado por el Excelentísimo señor Vicepresidente Provisional de la Nación y por los señores Ministros Secretarios de Estado en los Departamentos de Ejército, Marina y Aeronáutica.

Artículo 4º.- Comuníquese, dándose a la Dirección General del Boletín Oficial y vuelva al Ministerio de Aeronáutica para su publicación en el Boletín Aeronáutico Público y archivo.

Aramburu - Isaac Rojas - Arturo Ossorio Arana -
Teodoro Hartung - Julio C. Kreuse.

ANEXO I.

"NORMAS PARA LA CONSTITUCION FUNCIONAMIENTO Y CONTROL DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AEREO.

Sección I - Servicios Comerciales de Transporte Aéreo de Cabotaje.

CAPITULO I

Generalidades.

Artículo 1º.- La explotación de servicios comerciales de transporte aéreo dentro del territorio nacional queda reservada para empresas argentinas privadas, mixtas o estatales.

Artículo 2º.- El concepto "servicios comerciales de transporte aéreo" comprende los servicios comerciales de transporte aéreo regular, los que se realizan de acuerdo con itinerarios, frecuencias, horarios y tarifas previamente aprobados por la autoridad competente.

Se entiende por servicios comerciales de transporte aéreo no regular, los que se realizan sin sujeción a frecuencia ni horarios, pero con tarifas aprobadas por la autoridad competente.

Artículo 3º.- Para dedicarse a la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo, las empresas privadas se constituirán y funcionarán de acuerdo con los requisitos que se establecen por el presente Decreto-Ley. Las empresas estatales y las mixtas quedarán sujetas a las normas que aquí se fijan en cuanto les sean aplicables.

CAPITULO II

Constitución de las empresas privadas.

Artículo 4º.- Las empresas privadas deberán constituirse como entidades comerciales en cualquiera de las formas que autoricen las leyes, pero condicionadas a las particulares exigencias que impone el presente Decreto-ley.

Artículo 5º.- Se establecen los siguientes requisitos básicos:

- a) El domicilio de la empresa debe estar en la República;
- b) El control y la dirección de la empresa deben estar en manos de personas con domicilio real en la República;
- c) Si el empresario es una persona física, debe ser argentino;
- d) Si se trata de una sociedad de personas, la mitad más uno, por lo menos de los socios solidariamente responsables, deben ser argentinos y tener la mayoría del capital;
- e) Si se trata de una sociedad de capitales la mayoría de las acciones a la cual corresponderá la mayoría de votos computables, deberán ser nominales y pertenecer en propiedad a argentinos con domicilio real en la República.

La transferencia de esas acciones sólo podrá efectuarse con autorización del Directorio, el cual comunicará al Ministerio de Aeronáutica, dentro de los cuarenta y ocho (48) horas de producida la transferencia los detalles de la autorización acordada.

Las acciones restantes podrán ser nominales o al portador.

f) El presidente del Directorio o consejo de administración, el gerente y los dos tercios, por los menos, de los directores o administradores, deben ser argentinos.

Artículo 6º.- Las empresas podrán establecerse exclusivamente para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo o desarrollar esa actividad como principal o accesorio dentro de un rubro más general. Pero su constitución se hará siempre de acuerdo con las bases establecidos por el presente Decreto-Ley.

Artículo 7º.- Las escrituras sociales, bases constitutivas, estatutos y todas las modificaciones, deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) antes de su inscripción en el Registro Público de Comercio, a efectos del cumplimiento del presente Decreto-Ley. Sin esa aprobación no tendrán validez en lo que a explotación de servicios comerciales de transporte aéreo se refiere.

CAPITULO III

Gestión de las empresas.

Artículo 8º.- Para las registraciones contables se utilizará el "Plan Uniforme de Cuentas" que establezca el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica).

Artículo 9º.- Los ejercicios serán anuales, comenzarán el 1º de enero y terminarán el 31 de diciembre. El Balance General será confeccionado en el formulario tipo que establezca el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica).

Artículo 10º.- Las empresas estarán obligadas a presentar al Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) antes del 31 de mayo y con referencia al ejercicio del año anterior, la memoria, balance general y cuadro demostrativo de ganancias y pérdidas.

La memoria contendrá los resultados de la gestión técnico-comercial con el mayor acopio posible de datos técnicos administrativos, financieros y estadísticos que permitan conocer la forma de explotación en relación con los intereses públicos. El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) podrá requerir las aclaraciones e informaciones complementarias que estime convenientes.

Artículo 11º.- En el caso de empresas que realicen a la vez otras actividades afines o no a los servicios comerciales de transporte aéreo, la discriminación de los negocios se hará en forma de delimitar la gestión correspondiente a estos servicios y mostrar claramente sus resultados.

Artículo 12º.- Las empresas llevarán, además de los exigidos por el Código de Comercio y leyes vigentes, los libros y registros auxiliares que determine el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica).

CAPITULO IV

Controlador

Artículo 13º.- El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) podrá designar inspectores debidamente acreditados, quienes estarán facultados para tomar conocimiento de la gestión financiera, comercial, técnica y económica de la empresa y para revisar los libros y documentos de contabilidad. Los inspectores no interferirán en modo alguno en el funcionamiento mismo de la empresa.

Artículo 14º.- Las empresas deberán someter a aprobación previa del Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) los acuerdos con otras empresas que impliquen arreglos de "pool" conexión, consolidación o fusión de sus servicios o negocios. El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica), deberá expedirse en el término de sesenta (60) días. Si dentro de dicho lapso no formulare objeciones, los acuerdos se considerarán aprobados.

CAPITULO V

Personal

Artículo 15º.- El personal de las empresas que desempeñe a bordo funciones aeronáuticas deberá ser totalmente argentino. En los comienzos de la explotación y por razones técnicas, el Poder Ejecutivo podrá autorizar excepcionalmente un porcentaje de extranjeros, por un lapso que no excederá de tres (3) años, estableciéndose un procedimiento gradual de reemplazo del personal extranjero por personal argentino.

Artículo 16º.- El personal que desempeñe funciones aeronáuticas reunirá los requisitos establecidos por las reglamentaciones vigentes.

CAPITULO VI

Aeronaves e instalaciones.

Artículo 17º.- Las aeronaves no serán puestas en servicio sin la previa certificación del Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) en la cual consten sus condiciones de aeronavegabilidad y su adecuación a los tipos de operaciones para los cuales se destinan.

Artículo 18º.- Todas las aeronaves afectadas a los servicios deberán tener la matrícula nacional. En casos de urgencias técnicas debidamente comprobadas y por el tiempo que duren éstas, el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) podrá permitir excepcionalmente la utilización de aeronaves con matrículas extranjeras a fin de asegurar la prestación del servicio. Los contratos de utilización de esas aeronaves extranjeras deberán ser inscriptos en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 19º.- El mantenimiento y la reparación de las aeronaves y sus equipos, deberán sujetarse a las normas que al respecto fije el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica).

Artículo 20º.- A la expiración normal o anticipada de las actividades de la empresa, el Poder Ejecutivo tendrá derecho de adquirir directamente, en totalidad o en parte, las aeronaves, repuestos, accesorios, talleres e instalaciones, a un precio fijado por tasadores designados de común acuerdo.

Si el Poder Ejecutivo no hiciere uso de ese derecho dentro de los noventa (90) días de recibida la pertinente comunicación, los bienes enumerados en el párrafo anterior serán ofrecidos en venta en el país tomando como base los precios

de la plaza internacional. El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) comprobará la realidad de esos precios. Si no surgiere comprador domiciliado en la República se autorizará su exportación.

CAPITULO VII

Operaciones

Artículo 21º.- El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) dictará las normas a las cuales se sujetarán las operaciones de las empresas comerciales de transporte aéreo.

Artículo 22º.- Las escalas, frecuencias y horarios, cuando corresponda al tipo de operación y las tarifas y fletes en todos los casos serán sometidos a aprobación previa del Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica).

CAPITULO VIII

Concesiones

Artículo 23º.- Las concesiones para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo regular serán otorgadas por el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) a las empresas argentinas que reúnan las condiciones fijadas por el presente Decreto-Ley y reglamentaciones vigentes.

Artículo 24º.- Las concesiones serán otorgadas por rutas, complejos, de rutas o sectores de rutas. No serán acordadas por lapsos superiores a quince (15) años, pero podrán ser prorrogadas por un lapso idéntico al de la concesión inicial, si subsistieren las razones de interés público que motivaron esa concesión y mediare solicitud en tal sentido de las empresas interesadas. Dicha solicitud será presentada al Poder Eje-

cutivo (Ministerio de Aeronáutica) con una anticipación no menor de un (1) año antes del vencimiento de la concesión en vigor.

Artículo 25º.- La concesión para operar en una ruta no entrañará exclusividad alguna. El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) podrá otorgar concesiones a otras empresas sobre la misma ruta o sector de ésta, cuando considere que las necesidades públicas no son adecuadamente satisfechas por las empresas que ya se hallan operando y éstas no se coloquen en condiciones de satisfacer esas necesidades al cabo de un (1) año, a contar desde la fecha en que fueren modificadas.

Artículo 26º.- Las concesiones no podrán ser cedidas. Excepcionalmente el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) podrá autorizar la transferencia de una concesión luego de comprobar que los servicios funcionan en debida forma y que el beneficiario de la transferencia reúne los requisitos establecidos por el presente Decreto-Ley.

CAPITULO IX

Autorizaciones

Artículo 27º.- Las autorizaciones para la explotación de servicios comerciales de transporte aéreo no regular serán otorgadas por el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) a las empresas argentinas que reúnan las condiciones fijadas por el presente Decreto-Ley y reglamentaciones vigentes.

Artículo 28º.- En las autorizaciones se especificará claramente la naturaleza del servicio a ofrecer (carga, pasajeros o mixto).

CAPITULO X

Procedimientos para las concesiones y las autorizaciones.

Artículo 29º.- El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) reglamentará el procedimiento a seguir para la tramitación de las concesiones y autorizaciones. Establecerá un régimen de audiencias públicas para la consideración de los pedidos.

CAPITULO XI

Caución

Artículo 30º. Dentro de quince (15) días de notificada, la empresa a la que se hubiera otorgado una concesión o autorización deberá depositar en efectivo o en títulos nacionales de renta, en el Banco de la Nación Argentina y a la orden de la autoridad aeronáutica, una suma equivalente al dos por ciento de su capital (2%), como garantía del cumplimiento de sus obligaciones. Dicha suma podrá ser reemplazada por una garantía bancaria equivalente.

CAPITULO XII

Subvenciones

Artículo 31º.- El Poder Ejecutivo podrá subvencionar la realización de servicios comerciales de transporte aéreo regular en aquellas rutas que, a su juicio, presenten carácter de interés general.

Artículo 32º.- Las subvenciones serán otorgadas separadamente por cada ruta o sector de ruta.

Artículo 33º.- Las subvenciones serán otorgadas por el sistema de primas kilométricas, a razón de una tasa determinada por kilómetro efectivamente realizado en servicio aerocomercial. Su liquidación se hará mensualmente.

El Poder Ejecutivo queda facultado para modificar el régimen establecido por el párrafo anterior cuando lo estime oportuno.

Artículo 34º.- Las subvenciones acordadas tendrán por objeto cubrir los déficits de una sana explotación. El Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) revisará anualmente dichas subvenciones una vez conocidos los resultados del ejercicio financiero, con el fin de adecuarlas a la realidad y de tender a su eliminación.

Artículo 35º.- Las empresas que reciban subvenciones de provincias, municipios u otras entidades interesadas en los servicios, pondrán el hecho en conocimiento del Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica). En el caso de que dichas subvenciones se otorguen a empresas ya subvencionadas por el Poder Ejecutivo se tendrán en cuenta a efectos de las revisiones anuales establecidas por el artículo anterior.

Artículo 36º.- Las empresas no podrán afectar las subvenciones otorgadas por el Poder Ejecutivo al pago de adquisiciones de cualquier naturaleza.

Artículo 37º.- El Poder Ejecutivo podrá retirar las subvenciones acordadas si la empresa beneficiaria no se colocara dentro de los seis (6) meses de la respectiva notificación, en igualdad de funcionamiento, en lo relativo a seguridad, regularidad, celeridad y comodidad con respecto a otra empresa que opere sobre la misma ruta, o ruta equivalente, a juicio de la autoridad aeronáutica.

SECCION II

Servicios comerciales de transporte aéreo internacional.

Artículo 38º.- Las normas fijadas por este Decreto-Ley para la constitución y funcionamiento de las empresas de caboto-

je, serán aplicables a los empresas argentinas que efectúen servicios hacia el exterior del país. Empero, en cada caso particular, el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) determinará los requisitos complementarios apropiados para ajustar la constitución y funcionamiento de estas empresas a la índole propia de sus operaciones, teniendo en cuenta las convenciones y tratados internacionales suscriptos por el Gobierno Nacional.

SECCION III

Autoridad de aplicación.

Artículo 39º.- Será autoridad de aplicación del presente Decreto-Ley el Ministerio de Aeronáutica.

SECCION IV

Infrecciones y penalidades.

Artículo 40º.- Las infracciones a las normas de este Decreto-Ley y reglamentaciones pertinentes serán sancionadas por el Poder Ejecutivo (Ministerio de Aeronáutica) con multas hasta quinientos mil pesos moneda nacional (\$ 500.000 m/n). y suspensiones transitorias o cancelación definitiva de las concesiones o autorizaciones. Para la graduación de las sanciones se tendrá en cuenta la gravedad de la infracción y los antecedentes de la empresa respecto del cumplimiento de las normas vigentes.

Como puede observarse si bien fue inspirado en sanos principios de política aérea comercial, como era la libre concurrencia y la gran disposición de mercados dado nuestro vasto territorio, fue motivo para que muchas personas sin conocimientos completos de ese difícil problema aeronáutico y haciendo uso de las facilidades que le otorgaban el respectivo decreto se lanzaran a crear empresas que en algunos casos y lamentando tener que usar este término un poco fuerte, terminaron en verdaderas aven-

turas en las cuales no sólo salió perjudicado todo el personal aeronavegante, sino también el público que su dinero había depositado su dinero en acciones, como así también acreedores en general por provisión de materiales, combustibles, etc., pero los más enormemente perjudicados fueron los grupos de gente seria y responsable que iban tratando de crear la confianza en el público sobre la seriedad de la actividad aeronáutica comercial privada y que con estas desgraciadas aventuras comerciales hacían creer a la población que todo el negocio de aerotransportes privados estaba manejado por oportunistas e irresponsables.

Para tener una idea aproximada del enorme afluir de empresas que intentaron comenzar a operar bajo este nuevo sistema implantado por el decreto 12.507 y el de normas de funcionamiento del 1-2-57 y que autorizadas comenzaron a funcionar y que actualmente subsisten diré que sobre diecinueve subsisten cuatro y llegaron a funcionar doce. Les paso a enumerar: Aerocheco Empresa de Economía Mixta (subsiste); ALA Aerotransportes Litoral Argentina SA (subsiste pero mediante convenio de fusión con AUSTRAL S.A. se utiliza tripulación y/o aeronaves indistintamente para ahorrar costos operativos; Aero Unión Sociedad Anónima (no existe); Líneas Aéreas Cuyo S.A. (no existe); NORDESUD operó, recibió subsidios por \$ 6.371.319 en moneda del año 1959/60 lo cual representa en términos de moneda constante prácticamente \$ 30.000.000 m/n. de hoy en día; PLAS (Primera Línea Aérea Santafecina (Ya no existe) operó cobró subsidios por \$ 1.033.076 m/n, en período similar que también transformado en moneda constante hace aproximadamente una pérdida para el erario público de \$ 5.000.000 de peso moneda nacional; T.A.A.S.A. (Taxis Aéreos Argentinos Sociedad Anónima), ya no existe, operó y cobró subsidios de pesos \$ 687.310.- m/n aproximadamente \$ 3.200.000 moneda constante. Servicios Aéreos Burd S.A. Sociedad Argentina Líneas Transporte Aéreo (Salto);

Transportes Aéreos Costa Atlántica S.A. (TACA); T.A.B.A. (Transportes Aéreos Buenos Aires Sociedad Anónima constituida en el año 1959 cuyos estatutos fueron publicados en el Boletín Oficial del día 13 de octubre de 1959, continuó operando hasta 1970 habiendo recibido hasta el año 1966 un total de subsidios del orden de \$ 63.000.000. Otras empresas tuvieron una aspiración mayor y solicitaron autorización para no sólo operar rutas de cabotaje sino también internacional (ya sea regional), con países limítrofes (internacional) en América con países no limítrofes y (Transatlántico) con Europa. Pidió autorización y fué concedida la empresa AUSTRAL S.A. que aún subsiste operando actualmente con Jet one-eleven BAC en las rutas al sud. oeste y centro del país y con conexiones para Chile (Puerto Montt) y Uruguay (Montevideo).

También explota la ruta Buenos Aires-Mar del Plata durante todo el año. Recibió desde su comienzo hasta fin del año 1966 la suma de \$ 1.400.000.000 m/n, en subsidios.

TRANSCONTINENTAL S.A. que fué creada por un grupo de accionistas de vinculación con la fábrica de tejidos Masllorrens y que operó con mucha eficacia en el orden del cabotaje y la ruta regional Montevideo haciéndolo con aviones C-46 Curtiss Commuter de Luxe. Fue uno de los intentos con mayores probabilidades de éxito, pero al no disponer de capitales para el reequipamiento y proseguir operando con aviones turbohélice o Jet, comenzó un período crítico terminando finalmente en convocatoria de acreedores y finalmente en quiebre.

Recibió un total de subsidios hasta su desaparición de pesos 75.000.000 moneda nacional en los años de actuación hasta el año 1961 y que en términos de moneda constante aproximadamente serían \$ 304.000.000 m/n.

También pidió autorización y le fué concedida Aerolíneas INI S.A. que inició actividades con los EE.UU.

Otra empresa que comenzó con gran empuje utilizando los aviones que en ese momento se desprogramaban en las grandes líneas europeas y estadounidenses, pero que estaban en buen estado de funcionamiento fue TRANSATLANTICA ARGENTINA S.A. que efectuaba vuelos a Europa con escalas en el extremo este de Brasil y en Dakar (Africa) por no tener aún esos aviones una autonomía de vuelo para el cruce total del atlántico en condiciones de seguridad sin escalas. Utilizó el super-Constellations Modelo Super G-1049A y finalmente terminó en una convocatoria de acreedores.

En cuanto a empresas de carga aérea no regulares encontramos a Aerovías MONDER.

Aero Norte

Cía. aéreas del Litoral

Servicios Aéreos Alberenque

Aerotransportes DIFA

Aerotransportes HALCON S.R.L. que continuó operando hasta 1970 con transporte de carga no regular fundamentalmente entre los puertos australes y Buenos Aires y viceversa con aviones C-46 Curtis con gran capacidad de bodega y bimotores muy potentes y más amplios que el histórico Douglas Dc-3. Llevan carga general y también animales de pedigree y no solo en esa ruta sino también en la ruta Centro y Norteamérica. Otra empresa de carga es Aerotransportes Entre Ríos S.R.L. que opera especialmente con traer y llevar caballos de carrera desde EE.UU. y Venezuela y Buenos Aires y también animales de pedigree de otras especies.

También transporte carga general. Operó con dos aviones Constellations y con dos Superconstellation Super C transformados para carga, cuatrimotores y con doble cola y luego con dos

turbohélices muchos más modernos y continua una línea

Aerolíneas Carrera que operó con aviones de carga y finalmente también entró en situación de falencia y en cesación de pagos teniendo que presentarse en convocatoria de acreedores.

Podríamos enumerar otras muy pequeños y que sólo quedaron en proyecto como la llamada Aerolíneas del Comdhuo, pero son de muy relativa significación en el sentido económico pues al no poder comenzar a operar la significación histórico-económica de las mismas no es relevante.

Como puede verse en el cuadro anexo denominado "Subvenciones otorgadas a las empresas aereocomerciales desde la puesta en marcha del decreto 12.507 hasta el 31 de diciembre de 1966, las ingentes sumas aportadas por los 24 millones de habitantes de nuestro país ya sea por medio de impuestos o contribuciones o por el crédito público hasta totalizar los 2.000.000.000 (dos mil millones de pesos m/n) no justifican el servicio público que han prestado durante esa década 1956/66.

Pues debemos considerar que esa suma sideral sólo ha sido en concepto de subvenciones a lo cual hay que sumarle todos los déficit que arrojó la empresa aérea estatal por ese mismo período.

Si bien en la idea de los creadores del nuevo sistema de aviación comercial vigente en ese período fué el de crear una auténtica competencia por medio de la libre concurrencia el mercado, principio muy plausible, creo que deben arbitrarse los medios legales, contables, de auditoría y técnicos suficientes para sólo premiar, si así podemos llamar, al capital privado que demuestro

eficacia en su gestión y que por no poder cobrar tarifas más altas debe volar con pérdida y por ello recibe una subvención y no el que no preocupándose de mejorar su plantel de vuelo y medidas de eficacia técnica y administrativa continúa manteniendo empresas antieconómicas que en realidad no realizan ninguna tarea de bien público ni por sus rutas que pueden y son servidas con eficacia y regularidad por el transporte ferroviario y automotor, ni por cumplir con ningún fomento, pues son zonas económicamente aptas para el pago de tarifas altas sin desmedro de la economía de esa región.

Por lo tanto creo necesario hacer una revisión a fondo de todo el quehacer aeronáutico comercial privado y estatal para determinar prioridades y a su vez sostener sólo a las empresas que merecen llamarse tales por su margen de eficiencia, seriedad y corrección. comercial.

SUBVENCIONES OTORGADAS A LAS EMPRESAS AEROCOMERCIALES

ANEXO 1

Período de actividad subvencionado	E M P R E S A S								TOTAL	CREDITO EJERCICIO	DECRETOS
	AUSTRAL	A. L. A.	T. A. B. A.	AEROCHACO	TRANSCONTINENTAL	NORSUR	P. L. A. S.	T. A. A. S. A.			
Desde su origen al 31-3-60	22.017.854	12.949.172	708.418	227.251	35.660.922	6.371.319	1.033.076	687.310	79.655.320	1960	11.267/60
1-4-60 al 31-10-60	28.738.042	29.004.241	1.659.187	231.366	39.767.069	--	--	--	99.999.905	1961	5.591/61
1-14-60 al 31-10-61 reajuste anterior y anticipo	42.373.105	51.414.291	5.021.416	1.191.188	--	--	--	--	100.000.000	1962	5.651/62 reajustado por 2.259/63
1-11-61 al 31-12-62	57.530.261	37.538.576	3.287.815	1.643.348	--	--	--	--	100.000.000	1963	2.259/63 y 415/63
1-11-62 al 31-10-63	51.145.518 <u>56.250.117</u> 107.395.635	41.596.262 <u>29.583.692</u> 71.179.974	4.307.560 <u>3.171.897</u> 7.479.457	2.950.630	--	--	--	--	99.999.990 <u>89.005.708</u> 189.005.698	1964 1965	2.900/64 6.215/65
1-11-63 al 31-12-64	76.751.405 <u>199.843.171</u> 276.594.576	22.234.371 <u>69.785.015</u> 92.019.386	3.576.400 <u>8.619.979</u> 12.197.379	3.137.324 <u>2.295.482</u> 5.432.806	--	--	--	--	100.000.000 <u>262.534.647</u> 362.534.647	1965 1967	10.089/65 4.137/67
AÑO 1965	76.979.937 <u>255.887.432</u> 332.867.370	18.424.129 <u>61.429.656</u> 79.854.785	3.240.194 <u>10.712.168</u> 13.952.360	1.355.740 <u>4.504.730</u> 5.860.470	--	--	--	--	100.000.000 <u>332.334.985</u> 432.334.985	1966 1967	3.724/66 10.095/67
AÑO 1966	65.438.833 <u>211.106.472</u> 376.545.305	13.899.013 <u>219.799.721</u> 234.699.744	10.038.860 <u>8.269.340</u> 18.408.000	5.788.509	--	--	--	--	95.165.015 <u>530.266.542</u> 625.431.558	1967 1968	10.095/67 4.174/68

ADP

RUBROS	PARCIALES	POR RUBRO	Km. recorridos 3.148.730
			Promedio por kilómetro
INGRESOS:			
Producido por explot.		8.031.681,05	2,5508
Pasajes	6.359.548,35		2,0198
Exceso de equipajes .	173.144,13		0,0550
Cargas y encomiendas.	577.612,91		0,1834
Sobretasa Postal	807.358,77		0,2564
Viajes Espec.y Varios	114.016,89		0,0362
Otros ingresos		<u>121.176,26</u>	<u>0,0385</u>
TOTAL	m\$n	<u>8.152.857,31</u>	m\$n <u>2,5893</u>
GASTOS:			
Gastos de Administ...		1.207.150,59	0,3834
Gastos de Dirección..	532.189,38		0,1690
Gastos Generales Ad-			
ministrativos	624.293,21		0,1983
Patentes e Impuestos.	50.668.--		0,0161
Gastos de Explotación		7.416.523,80	2,3554
Gastos de Operación..	6.577.453,96		2,0889
Gastos Promoción Pa-			
sajes y Fletes	566.570,77		0,1799
Gastos de Infraest.			
Radiocom.	129.696,95		0,0412
Gastos de Infraest.			
Campos y Edificios...	142.802,12		0,0454
Gastos Conservación..		2.021.335,46	0,6419
Conservación del Mate			
rial de Vuelo	1.952.923,06		0,6202
Conservación Otros Ac			
tivos Fijos	68.412,40		0,0217
Amortizaciones		1.822.477,92	0,5788
Del Material de Vuelo	1.311.819,92		0,4166
De Otros Act.Fijos ..	451.419,50		0,1434
Del Activo Nominal ..	59.238,50		0,0188
Aporte Patronal Jubi-			
latorio		1.086.646,40	0,3451
Cargas Financieras ..		663.130,17	0,2106
Dividendo Mínimo Ga-			
rantido	400.000.--		0,1270
Intereses Bancarios..	263.130,17		0,0836
		<u>14.217.264,34</u>	<u>4,5152</u>
Reservas			
Previsión Ley 11729			
(Despidos)		<u>427.853,90</u>	<u>0,1360</u>
Total Gastos y Res.		<u>14.645.118,24</u>	<u>4,6512</u>
Totall Ingresos		<u>8.152.857,31</u>	<u>2,5893</u>
Tot.Déficit año 1948.	m\$n	<u>6.492.260,93</u>	m\$n <u>2,0619</u>

Clasificación de acuerdo al estatuto para el personal de las empresas de aeronavegación comercial		Personal que comprende	Efectivos al 31 de diciembre de 1947	porcentaje respecto al total excluido el personal directivo, asesores y auditoría.	Costo total de las remuneraciones	
					Importe en m\$	Porcentaje respecto al total general
Dirección	Directorio y Síndicos		12		17.728,83	= 3,78 %
	Jefes Superiores	Gerentes	2			
Asesores y Auditoría (por contrato)		Asesor Jurídico y Asesor Económico	2		6.625,00	1,41 %
Personal de tierra: 689 - 92,48 % Empleados u operarios: 613 - 82,28 % Operarios Calificados: 227 - 30,46 %	Jefes Intermedias	Jefes de Departamento, Jefes de División y Jefes de Sección	51	6,84 %	329.489,55	70,23 %
	Especialistas y personal vario equipados a Jefes Intermedias	Ingenieros, Inspectores, etc.	11	1,47 %		
	Oficinistas	Secretarios - Empleados generales - Taquígrafos - Dactilógrafos - Traductores - Bibliotecarios (1)	183	24,56 %		
	Técnicos	Dibujantes - Proyectistas - Cartógrafos - Meteorólogos - Despachantes - Personal espec. de Control de Vuelo - Radiotéc. - Inspecc. Técnicos - Mec. esp.	52	6,97 %		
	Subgrupo "A" Mecánicos	Mecánicos - Montadores - Ajustadores - Instrumentalistas - Torneros - Fresadores - Electricistas - Carpinteros - Chapistas - Soldadores	208	27,91 %		
	Subgrupo "B" Enteladores, Pintores y Tapiceros	Enteladores, pintores y tapiceros	10	1,34 %		
	Subgrupo "C" Radiomecánicos	Radiomecánicos	9	1,20 %		
	Maestranza	Carpinteros - Plomeros - Talabarteros - Herreros - Albañiles - Chefes - Serenos - Porteros - Ascensoristas - Ordenanzas - Telefonistas - Peones	151	21,61 %		
	Aprendices y Practicantes		14	1,87 %		
	Camandantes		16	2,14 %		
Personal navegante: 54-72,46 %	Pilotos		12	1,61 %	115.296,45=	24,58 %
	Pilotos Practicantes		1	0,13 %		
	Radienavigantes		14	1,87 %		
	Auxiliares de a bordo		11	1,47 %		
TOTALES		Excluido el personal directivo, asesores y auditoría	745	100 %	-	-
		TOTAL GENERAL	759	-	469.139,83	100 %

(1) Este grupo incluye el personal de agencias, tráfico, reservas, atención del pasajero, contabilidad, abastecimiento, publicidad, etc., y en general, todo aquél que expresamente no está detallado en los demás grupos del cuadro.

Preparación respecto a los aviones en uso (13 aviones): 57,3.

Preparación respecto al total de aviones (16 aviones): 46,6.

Preparación respecto al promedio de horas de vuelo por día y por avión: 203.

Preparación respecto al promedio diario de asientos-kilómetro programados: 3,8 (por cada mil asientos-kilómetro).

102

103

RESULTADOS OPERATIVOS
RESUMEN ESTADISTICO ANUAL - I (Líneas
Regulares)

ANEXO Nº 4

DESIGNACION	Nº de Ord.	1947	1948	Aumento 1948 s/1947		
				Cant.	Porcent.	
HORAS DE VUELO	Remuneradas	1	9.223:58	15.140:21	5.916:23	64,14
	No remuneradas	2	1.002:58	830:25	- 172:33	-17,20
	Total	3	10.226:56	15.970:46	5.743:50	56,16
Porcentaje de horas no remun. respecto al total de hs.vol.						
		4	9,61	5,19	-	-4,62
KILOMETRAJE	Remunerado Programado	5	2.154.069	3.787.784	1.633.615	75,84
	Volado	6	2.122.772	3.673.572	1.550.800	73,06
	Fact.de perf.	7	98,55	96,98	-	-1,57
	No remuner. volado	8	212.100,6	207.660	-5.440,6	-2,55
	Total volado	9	2.335.872,6	3.881.232	1.545.359,4	66,16
Porcentaje de Km.no remun.resp.tot.Km.vol.						
		10	9,12	5,35	--	9,377
NUMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	Remunerados	11	37.998	74.708	36.710	96,61
	Empleados de la Cia.	12	998 (1)	1.146	148	14,83
	Otros no remunerad.	13	255 (1)	416	161	63,14
	Total	14	39.251	76.270	37.019	94,31
PASAJEROS KILOMETROS	Remunerados	15	30.259.100	56.704.769	26.445.669	87,40
	De la Compañía	16	707.033	845.179	138.146	19,54
	Otros no remunerad.	17	188.820	337.373	148.553	78,67
	Total	18	31.154.953	57.887.321	26.732.268	85,80
PORCENTAJE DEL TOT.DE PASAJ.Km.	Remunerados	19	97,12	97,96	-	0,84
	Empleados de la Cia.	20	2,27	1,46	-	0,81
	Otros no remunerad.	21	0,61	0,58	-	0,03
Promedio de asientos disponib.	22	19,32	18,52	-0,80	-4,14	
Asientos-kilóm.disponible	23	41.008.538	67.563.919,78	26.555.361,78	64,76	
Coeficiente de utilización (pasaj.-remunerados)						
		24	73,79	83,93	-	10,14
CARGA MEDIA DE PASAJ.	Remunerados	25	14,25	15,54	1,29	9,05
	Totales	26	14,68	15,87	1,19	8,11
	Remunerados	27	796,33	759,02	-37,31	-4,69
	Totales	28	793,73	750,98	-34,75	-4,33
KILOGRAMOS DE CARGA TRANSPORTADA	Remunerados	29	45.218.228	111.893.475	66.575.247	147,45
	De la Compañía	30	28.750.305	39.403.174	10.652.869	37,35
	Otros no remunerad.	31	-	-	-	-
	Pagados por la Cia.	32	-	-	-	-
	Total	33	73.968.533	151.296.649	77.328.116	104,54
KILOGRAMOS DE CORRESP. TRANSPORT.	Remunerada	34	7.785.471	24.475.554	16.690.083	214,37
	No remunerada	35	-	-	-	-
	Total	36	7.785.471	24.475.554	16.690.083	214,37
KILOGRAMOS EXCESO EQ. TRANSPOR.	Remunerado	37	42.041.650	93.846	51.804.350	123,22
	No remunerados	38	681.-	938.-	257.-	37,74
	Total	39	42.722.650	94.784	52.061.350	121,86
KILOGRAMOS KILOMETRO REMUNERAD.	Pasajeros	40	2.723.59.000	5.103.422,20	2.380.110,20	87,40
	Cargas	41	44.820.371	106.124.496	61.296.125	136,74
	Correspondencia	42	8.434.099	22.824.391	14.480.282	171,58
EXCESO DE EQUIPAJE	Exceso de Equipaje	43	37.394.287	79.658.950	42.264.663	113,02
	Total	44	2.813.975,757	532.127,037	2493.151.280	88,78
Kilogramos-kilom.disponible	45	3.817.921,457	6.240.510,651	2.422.589,194	63,46	
Factor de carga (peso remuner.	46	73,70	85,12	-	11,42	

RESULTADOS OPERATIVOSRESUMEN ESTADISTICO ANUAL I (Servicios no Regulares)

DESIGNACION	Nº de Orden	DC-3	BEECHCRAFT	AVRO-ANSON	
HORAS DE VUELO	Remunerados	1	300:35	5:03	-
	No Remunerados	2	-	144:25	0:45
	Total	3	300:35	149:28	0:45
NUMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS	Remunerados	4	112	3	-
	No remunerados	5	26	62	2
	Total	6	138	65	2
KILOGRAMOS DE CARGA TRANSPORTADA	Remunerados	7	34.963.-	-	-
	No Remunerados	8	-	-	-
	Total	9	34.963	-	-

105

B I B L I O G R A F I A

- ADLER, Hans, A.- "Economic Appraisal of Transport Projects"
Indiana University Press.
Bloomington - Indiana - USA - 1971.
- ANGELUCCI, Enzo.- "AVIONES - Ayer-Hoy y Mañana" Editorial Ar-
gos S.A. -Barcelona- España - 1965.
- APONTE B., Leandro.- "Cincuenta años de Aeronáutica en el
Paraguay", Editorial El Arte- Asunción
Paraguay - 1968.
- AMBROSINI, Antonio.- "Fletamento Aéreo" Revista Brasileira de
Direito Aeronautico No. 3, I-III-, 1952.
- APARICIO GALLEGOS, Javier.- "Consideraciones sobre las conse-
cuencias de la utilización de aeronaves sub-
sónicas de gran capacidad en relación con
el turismo y el transporte aéreo, "GRANADA,
1967.
- BURZIO, Humberto F.- "Armada Nacional - Reseña Histórica".
Publicación Oficial Marina de Guerra.
- BADER, Douglas.- "Piloto sin piernas", Buenos Aires, Serie B,
1960.
- BONAVIA, M.- "Economía de los Transportes".
- BECKMAN y Otros.- "Economía del Transporte", Editorial Agui-
lar, Madrid, 1959.
- BUNGE, Alejandro.- "Los ferrocarriles argentinos", Bs.As.
1917.

- BINAGHI, Walter.- "Discursos OACI", Publicación Oficial OACI, Montreal, Canadá - 1974.
- BRAVO NAVARRO, Martín.- "Responsabilidad civil en vuelos charter", IIIas. Jornadas Granada, 1967. Consejo Sup. Inv.Cient.- Madrid, 1968.
- BAUZA ARAUJO, Alvaro.- "Consecuencias jurídicas, económicas y turismo en la utilización de aeronaves subsónicas de gran capacidad", Granada, 1967.
- BARJA BERRIOS, Rafael.- "Problemas empresarios en el transporte aéreo en América Latina"; Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial- Epoca II- Buenos Aires, 1969.
- BULLRICH, Eduardo J.- "Régimen y Organización de la aeronáutica Civil"., Imprenta del Congreso de la Nación, Buenos Aires, 1938.
- BIEDMA R., Antonio.- "Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina"., Edición Círculo de Aeronáutica -Colección Aeroespacial Argentina - Buenos Aires, 1967.
- COCCA, Aldo A. y PERUCCHI, Héctor A.- "Utilización de aeronaves por terceros", La Ley - T° XD.
- COSENTINO, Eduardo T.-"Cuestiones Actuales de Derecho Aeronáutico", Editorial Universitaria EUDEBA - Bs. As.- 1968.
- CUESTA ALVAREZ, Martín.- "Evolución Histórica del vuelo", III Curso Técnico de Aviación - Madrid- año 1974.

CAPURRO, Carlos A.- "Macroeconomía del Transporte Aéreo Comercial su incidencia en la economía nacional y balanza de pagos", Centro de Estudios de Aviación Comercial, Buenos Aires, 1974.

CUCCOSESSE, Horacio.- "Historia de los Ferrocarriles en la Argentina", Editorial Macchi -Buenos Aires - 1969.

DISCAD - F.A.A.-, "Dirección de Estadística de la ex-Secretaría de Aeronáutica" Publicaciones trimestrales y anuales con sus respectivos gráficos, con series estadísticas completas - año 1958 - 1959, Buenos Aires.

DURAN ERRO, Ramón y Otros.- "Transporte Aéreo en la República Argentina", Seminario sobre Problemas Económicos Argentinos bajo la dirección del Profesor Doctor Antonio Vidal Scrín y bajo la supervisión del Contador Adolfo Donadini. Facultad de Ciencias Económicas UNBA, Buenos Aires, 1969.

DOLIBUSS, Charlés y BOUCHE, Henri.- "Histoire de l'Aeronautique", Paris, L'Illustration, 1942.

DUARTE DE OLIVERA, Federico.- "Do direito de realizar o transporte aereo internacional", Rev. de Der. Aeron. Año I, N° 2 - Brasil- 1951.

BISLER, Guillermo.- "Relaciones Humanas del Personal Aeronáutico", Centro de Estudios de Aviación Comercial -Buenos Aires - 1974.

ENCICLOPEDIA SALVAT -"Monitor" N° 4 - Año 1966 - Impreso
Gráfica Estrella S.A. (Estella)
Navarra - España.

ESCRIBENS CORREA, Enrique.- "Un panorama y las nuevas ru-
tas", Lima- Perú -Editorial Baca -
año 1964.-

FROMM, Gary.- "La inversión en el transporte y el
desarrollo económico. Ed. Troquel,
Buenos Aires, 1974.

FERRER, Aldo.- FONDO Cultura Económico.- Buenos Ai-
res - 1968.

FOLCHI, Mario O.- "Bases jurídicas y económicas para una
política aérea latinoamericana - Rev.
Der.Aer. Epoca II- N° 2, Buenos Aires,
1969.

FERREIRA, Enrique A.- "Doctrina Argentina en Derecho Inter-
nacional Aéreo", Universidad Nacional
de Córdoba, Córdoba, año 1946.
"Acuerdo de Transporte Aéreo entre Ar-
gentina y Estados Unidos"- Mayo 1° de
1947 - Editorial Fenix -Córdoba,1959.
"Imposición múltiple, discriminatoria y
excesiva en el transporte aéreo inter-
nacional",Universidad Nacional de Córdoba,
Córdoba, 1952.

FERNES, H.S.- "Gran Bretaña y Argentina en el siglo
XIX "Editorial Solar -Librería Hache-
tte - Buenos Aires, 1968.

FERNANDEZ VEGUE, David.- "Evolución Económica Administrativa de las empresas de aviación", Curso I Técnicos de Aviación Comercial y Curso III, Madrid, España.

GORDON, Arthur.- "Historia de la Navegación Aérea" Editorial Labor S.A., Barcelona, España, 1966.

GARCIA HOLGADO, Benjamín.- "De Mitre a Roca", Editorial El Coloquio, Buenos Aires, 1975, sus clases, conferencias e infinidad de entrevistas en las cuales fué, con verdadero interés académico y con paciencia pedagógica sin límite, aclarándome poco a poco todo el largo período que abarca este trabajo.

GARCIA MARTINEZ, Carlos.- "La Inflación Argentina", Ed. Empr. 1970.

"La telaraña argentina", Sudam. Buenos Aires, 1969.

GRUPE, Héctor J.C.- "Economía del Transporte y de la Energía, Editorial Macchi, Buenos Aires, 1971.

GOMA, José.- "Historia de la Aeronáutica Española", Madrid, España, 1950.

GONZALEZ CLEMENT, Aurelio: La combinación "Aire-Mar" para el transporte.

HAMILTON, Eduardo.- "Ensayo o proyecto de flota aérea latinoamericana" INDAE, Buenos Aires, 1961.

KIRKLANDY y EVANS.- "History and economics of transport
"Londres, 1931.

KRUM, Kay.- "Guía Argentina de Tráfico Aéreo",
Editor Director Colección completa des-
de año 1948, Buenos Aires.

LOUSTAU FERRAN, Francisco.- "Los vuelos charter", Madrid,
España, año 1971.

LEWELLEN, John y SHAPIRO, Irwin.- "El mundo de la aviación:
Desde los Orígenes hasta los viajes
interplanetarios. Traducción A. Ribera-
Editorial Timun Mas-Barcelona -1966.

LESOURD y GERARD.- "Historia Económica Mundial", Ed. Vi-
cens-Vives-Barcelona, 1966.

LOPEZ ABUIN,
"Cátedra Económica de los Transportes"
en las Facultades de Ciencias Económi-
cas de la Universidad Nacional de La
Plata y de Buenos Aires, cursos años
1968 y 1969.

LOPEZ MAYER, A.- "Los transportes en la Argentina", Ro-
sario año 1946.

LUNA, Jorge A.R.- "Sistemas de Organización y Métodos
aplicables a empresas de transporte
aéreo", Centro de Estudios de Aviación
Comercial -Buenos Aires, 1974.

MAPELLI y LOPEZ, Enrique.- "El contrato de transporte aéreo
internacional", Editorial, Tecnos,
Madrid, 1968.

111

MAPELLI y LOPEZ, Enrique.- "Estudio sobre un modelo de proyecto de contrato de pool entre compañías aéreas", IV Jornadas Iberoamericanas, Quito, 1970.

MAPELLI y LOPEZ, Enrique y COMES, Roberto.- "Convencios multilaterales sobre transporte aéreo", Edición Iberia, Madrid, 1971.

MATTENET, Eduardo.- "La Organización de Aviación Civil Internacional" Centro de Estudios de Aviación Comercial, Buenos Aires, 1974.

MEDINA URBIZU, Eduardo.- "DISCURSO" VII Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, Academia Mexicana de Derecho y Economía de los Transportes. México, D.F. Junio 1974.

ORTIZ DE GUINEA, Federico.- "Contratos de utilización de aeronaves" Fletamento". Universidad de Morón, Pcia. de Buenos Aires, 1964.

ORTIZ, Ricardo M.- "Historia Económica de la Argentina" 2 tomos. Ediciones Pampa y Cielo. Plus Ultra, Buenos Aires, 1964.

ORTIZ, Roberto M.- "Mensaje" del Poder Ejecutivo al Parlamento. Biblioteca del Congreso Nacional, año 1939, Buenos Aires.

PEREIRA PINTO, Juan C. "Historia Económica Argentina" Editori: El Coloquio, Buenos Aires, 1974.

PEREIRA PINTO, Juan C.- "Los últimos treinta años" Editorial El Coloquio, Buenos Aires, 1970.

PEREIRA PINTO, Juan C.- "Historia económica desde los orígenes hasta la crisis de 1929" Editorial El Coloquio, Bs.As. año 1968.

PETIT, Edmond.- "Historia mundial de la aviación" Ed.: Punto Fijo, España.

PERUCCHI, Héctor Arnoldo.- "La totalidad de sus trabajos publicados, mimeográficos, conferencias y clases por haber sido alumno del mismo durante varios años y haber recibido todo el asesoramiento sobre este trabajo, habiendo tenido la gentileza de leer y darme varias indicaciones sobre aspectos técnicos aeronáuticos.

QUILLICE, María.- "Vent'anni Alitalia" Edición oficial de Alitalia, Impreso en Roma con la colaboración de varios autores, año 1967.

ROBERTSON, Ross.- "Historia Económica de los Estados Unidos", 2a. parte, Editorial Omeba -Buenos Aires, 1968.

RIZZO, Amorino L.F.A.- "Costos directos e indirectos en transporte aéreo" Centro de Estudios de Aviación Comercial, Conferencia dictada en el Colegio de Graduados en Ciencias Económicas en Octubre de 1974, Buenos Aires.

REGO FERNANDEZ, Indalecio.- "Conferencias " Trabajos Prácticos" de los I y III Cursos de Técnicos de Aviación Comercial dictados bajo su Dirección en el Centro de Estudios del Instituto Iberoamericano de D.A. y E y de la Aviación Comercial, Madrid, años 1972 y 1974, España.

RODRIGUEZ JURADO, Agustín.- Curso INDAE año 1971 y 1972 y trabajos iniciados bajo su dirección en el Instituto de Información de Derecho Aeronáutico de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires, año 1972.

SKUPCH, Pedro R.- "Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía británica en la Argentina (1919-1939) Revista Económica del Instituto de Investigaciones Económicas de la F.C.E. de la U.N.L.P. Año XVII - Nº 1, Enero-Abril 1971.

SAN MIGUEL, Manuel.- Hacia un nuevo trato en las relaciones económicas internacionales.-Rev.Inv.Econ. Mexico No. 99 -JULIO-SETBRE 1965.-Pag. 622 a 651 inclusive.

SAINTE-EXUPERY, Antoine.-de.- "El Principito" Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1969, "Vuelo Nocturno" y "Cartas a mi Madre", Bs.As. 1974.

SANJUANBENITO AGUIRRE, Rafael.- Clases de los cursos I y III del Inst. Ibero. de Der.Aero. y del Espacio y de la Aviación Comercial.- Madrid, años 1972 y 1974.

SOAREZ, Carlos P.- "Ferrocarriles, S.A. El Plata, Buenos Aires, 1917.

SIMONE, Blas.- "Relaciones y diferencias entre el charter aeronáutico y el vuelo no regular" Terceras Jornadas del Instituto Iberoamericano de Granada, 1967, Madrid, Consejo Dup. Inv. Cient. 1968.

TAYLOR, John W.R.- "Aircraft -Seventy once" ARCO Publishing Co Inc., Nueva York, año 1970.

TAPIA SALINAS, Luis.- Clases dictadas durante los cursos I y III del Instituto Iberoamericano de Der.Aer. y del Esp. y de la Aviación Comercial, y todas sus publicaciones durante los años 1968 hasta 1974 inclusive.

URBIZAZIA, Heriberto.- Determinacion de Parametros Macroeconomicos Para la Republica Argentina-Periodo 1950-1964.- U.B.A.-F.C.E. -Año 1967 .I.I.M.A.ci

VIDELA ESCALADA, Federico N.- "Tesis Doctoral año 1948
"El Derecho Aeronáutico rama autónoma de las Ciencias Jurídicas Buenos Aires, Talleres Gráficos Caporaletti.-
"Tratado de Derecho Aeronáutico, aparecido hasta el Tomo III, Editor V. de Zavallía, Bs.Aires, 1973.
Sus clases en el INDAE durante los años 1971 y 1972 y sus generosos sabios consejos que he tenido el honor de recibir desde los años 1954 hasta la fecha.

VARGAS BERGREN, Jesús.- "Algunas consideraciones sobre tarifas de Aerotransportes". ALADA, México, D.F., junio de 1974.

VOIGT, F.- "Economía de los sistemas de transporte" Fondo de Cultura Económico de México, México 1964.

VENTURA, Alberto J.F.- "Tesis presentada en el Instituto Nacional de Derecho Aéreo y Espacial, con el fin de especializarse, "TEXTO Unificado de los Convenios Relativos a responsabilidad del transporte aéreo internacional".

VENTURA, Alberto J.F.- "Conferencia dictada en el Centro de Estudios de Aviación Comercial sobre "Aeropoliítica, las libertades del aire, Doctrina Ferreyra", Octubre de 1974, Buenos Aires, Minioografiado.

VIDAL SERIN, Antonio.- Seminario de Política Monetaria y Fiscal "Problemas Economicos Argentinos" F.C.E. U.B.A. año 1969 "Evaluación Economica de los aerotransportes comerciales en la Republica Argentina -Director del Curso - Problemas Economicos Argentinos - Segundo Cuatrimestre año 1969 .-"Enfoque Economico de la Aviacion Comercial de Cabotaje Argentina y su repercucion en el Federalismo.- Director del Sominario.-U.B.A.-F.C.E.

PUBLICACIONES

- "AeroMundial" Director responsable Sr. Alberto Mirkin-Colección completa desde el origen por especial gentileza del Director. Alabarellos 647 - Martinez - Pcia. de Buenos Aires.
- "AeroEspacio" Publicación oficial del Círculo de Aeronáutica, Dirección de Publicación. - Colección completa por especial gentileza de su Director Comodoro (R) Dn. Jorge E. Nisivoccia. - Fue continuadora de la Revista Nacional de Aeronáutica.
- "American Aviation" Revista norteamericana de aviación editada en los EE.UU. - Colección completa por especial gentileza del representante de la misma en Miami (EE.UU.) Don Bedwell y en España Felipe E. Ezquerro.
- "Aviación y astronáutica, Revista de" Director Don Osvaldo D. Faggi, colección completa por especial gentileza del Dr. Agustín Rodríguez Jurada, Profesor Universitario especialista en derecho aeronáutico.
- "Aeronáutica, Revista Nacional" Publicación oficial del Círculo de Aeronáutica" de la Fuerza Aérea Argentina, colección completa por gentileza de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Paraguay 752, Buenos Aires.
- "Air Force Museum" U.S.A. - Base aérea militar Wright-Patterson Dayton - Ohio - EE.UU., publicación de la Air Force Museum Foundation Inc., Box 2586, Dayton - Ohio - USA - Año 1968.
- "Austral y Ala" Un esfuerzo argentino", editado por las empresas Talleres gráficos "Leonardo Impresora" México 2230 - Buenos Aires, Agosto de 1967. - Se lo conoce más con el nombre de "Libro Blanco" de Austral y Ala. -
- "Aerolíneas Argentina" Publicación mensual de la empresa aérea nacional, Director Capital (R) Manuel C. Acjar Viera. - Año 1969. - Colección propia del autor.
- Alitalia" Notas y publicaciones oficiales de la empresa de aeronavegación italiana y estudio de los Balances años 1966 y 1968. - "Relazioni e Bilancio dell' esercizio 1968" Linee Aeree Italiane. - Impreso Stab. Aristide Staderini S.p.A. Via Baccina, 45 - Roma - Italia.

- "Avianca " Notas, publicaciones y Salones, por especial gentileza de su Director Secretario Doctor Vazquez Roche. - Bogotá - Colombia.
- "Air France" Publicaciones oficiales de la misma editadas en idioma francés y castellano por especial gentileza del Señor Director Delegado para la Argentina de "Air France" y material exhibido en la exposición realizada en Buenos Aires, en el Sheraton Hotel en Julio de 1975.
- "A.P.S.A." Aerolíneas Peruanas S.A. Ex-empresa peruana privada de aviación comercial que actuó durante la década de 1960 y finalizó con una quiebra que fue muy comentada en los círculos vinculados al Transporte aéreo mundial - Publicaciones y revisión efectuada en el mes de Enero de 1971 en Lima - Perú, por el autor.
- "Aero Chaco" Sociedad de Economía Mixta - Sita en Resistencia, Chaco - República Argentina. - Información obtenida a través de la visita personal efectuada a sus oficinas centrales en el mes de Julio de 1974 por el autor.
- "Aerolíneas Colonia" Sita en la Capital Federal, calle Uruguay 467 - Piso 8vo., "A" en nuestro país. Totalidad de información obtenida por el autor directamente por acceso a la documentación brindada por los Sres. Directores de la misma los hermanos Martinez.
- "British Airways" Publicación de Esso Air Word, Volumen 21 Nro. 6 Mayo-Junio 1969 "The Story of British United Airways. - Printed in England by Samson Clark & Co.
- "British Caledonian" Publicación obtenida por gentileza del Doctor Mattenet sobre la evolución histórica de esta empresa privada de aviación británica.
- "Braniff International" Publicaciones gentileza de la oficina de Relaciones Públicas de la casa matriz - Dallas - Texas (E.E. UU.) año 1970.
- "Cruzeiro Do Sul" A conquista Dos Céus do Brasil, por Servicios Aéreos Cruzeiro Do Sul, en el 40º Aniversario de su fundación. - Año 1967 Rio de Janeiro.
- "El Al" Cía. Aérea de Israel - Información obtenida por especial gentileza de su Apoderada Legal Doctora Mireya Freidenberg, año 1974.
- C.A.U.S.A. Cía. de Aviación Uruguay S.A. - Información obtenida por especial gentileza de sus ex-funcionarios. - Operó con hidroaviones sobre el Rio de la Plata uniendo Uruguay con Argentina. - Año 1972.

- CORPAC. - Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial del Perú. Lima, Perú, Enero de 1971. - Trabajo efectuado por el autor en las oficinas centrales ubicadas en el Aeropuerto "Jorge Chaves" donde por especial gentileza de las autoridades de la Fuerza Aérea Peruana, cuyo Ministro MAYOR GENERAL (FAP) Dr. Rolando Guilardi, le fue facilitada toda la tarea de investigación histórica. - Memorias años 1966, 1967, 1968, 1969, 1970 y 1971. - Información estadística y Balances de esos años. -
- CAMBIO - Publicación mensual de Economía y Finanzas. - Año 1 - Nro. 1 de Diciembre de 1973. - Industria Aeronáutica, otras pautas para el despegue. - Redactor Sr. Anibal Vinelli. -
- Comando en Jefe de la Fuerza Aérea: "Código Aeronáutico de la República Argentina. - Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos - 1968 - Publ. Oficial. -
- "Congreso Mundial de Transporte Aéreo y Turismo" Totalidad de publicaciones efectuado en Madrid - España - Abril de 1972. - Participación directa del autor. -
- "XI Conferencia Interamericana de Derecho Aeronáutico" Junio 1974 - Ciudad de México - México - Totalidad de la documentación. - Participación del autor. -
- "Crónica Histórica de la Fuerza Aérea Argentina" Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina - Departamento de Relaciones Públicas. Semana Aeronáutica y Espacial -- año 1968.
- Dirección Provincial de Aviación Civil. - Provincia de Entre Ríos. - Notas oficiales. - Años 1968 - 1970. - Archivo del autor.
- Dirección Provincial de Aviación Civil. - Provincia de Corrientes. - Notas oficiales - años 1967, 1968 y 1969. - Archivo del autor.
- Dirección Provincial de Aeronáutica de Formosa - Aeropuerto Formosa - Correspondencia oficial años 1968, 1969, 1970. - Archivo autor. -
- Dirección de Servicios Aéreos. - Provincia de Neuquén. - Transportes Aéreos Neuquén. - Correspondencia oficial años 1969/1974. - Archivo del Autor.
- División Aviación - Prefectura Naval Argentina. - Estudio personal del autor - documentación obtenida por especial gentileza del Señor Director de Aviación. - Año 1974. -

- "FLAPS" Revista española de información aeronáutica. - Colección completa por especial gentileza de su redactor en Valladolid (España).
- IATA Asociación Internacional de Transportadores Aéreos - Montreal - Canada.
- IBERIA Líneas Aéreas de España - Publicaciones, balances, memorias y toda la documentación desde su fundación en el año 1946 y sus antecesoras, revisadas durante los meses de Marzo y Abril de 1972 y Marzo y Abril de 1974 en los archivos de la misma en Madrid - España - por el autor directamente. -
- INTERAVIA Publicación especializada de aviación. - Ginebra Suiza. - Colección total. -
- K.L.M. Real Cía. Holandesa de Aviación. - Publicaciones y estudio de archivos por especial gentileza de su Apoderado Legal en nuestro país.
- L.A.N. Línea Aérea Nacional Chilena. - Publicaciones LANoticias y estudios en sus archivos por especial gentileza de sus directivos en la casa matriz en Santiago de Chile. -
- LANSA. - Línea Aérea Nacional S.A. empresa peruana de aviación de cabotaje que actuó en el ámbito peruano hasta el año 1972 en que por un fatal accidente donde perecieron más de cien estudiantes norteamericanos, el gobierno peruano le cancela la licencia. - Gentileza de su Director Sr. Checa Solari. -
- L.A.P. Línea Aérea Paraguaya. - Publicaciones, memorias y correspondencia oficial por especial gentileza de sus directores y apoderados. Archivo del autor.
- Lloyd Aereo Boliviano: Publicaciones y correspondencia oficial por especial gentileza de sus directivos. - Archivo del autor. -
- "LUFTHANSA" Cía. Alemana de Aviación. - Publicación y archivos en casa matriz y en su sucursal Buenos Aires por especial gentileza de su Director Delegado. -
- O.A.C.I. Organización de Aviación Civil Internacional. - Publicaciones oficiales y su revista, colección completa gentileza delegación OACI de nuestro país.
- "PAN AMERICAN" Publicaciones, y archivos desde la década de los años 30 por especial gentileza de su oficina de relaciones públicas.

"PLUNA" Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea, empresa de aviación Uruguayana. - Publicaciones, y archivos por especial gentileza de la Gerencia de la Sucursal Buenos Aires. -

Revista de Aeronáutica de la F.A. Perú. Colección completa por especial gentileza del Comandante de S.A.T.C.O. Teniente Coronel FAP Hoffmann González - Lima - Perú. Año 1971.

Revista de Aeronáutica y Astronáutica - Publicación del Ministerio del Aire - Madrid - España. - Colección completa. - Gentileza Biblioteca del Ministerio del Aire - Madrid - España. Años 1972/1974.

"S.A.S." SCANDINAVIAN AIRLINES SISTEM. - Publicaciones y archivos por especial gentileza de su ex-representante recientemente fallecido Sr. O. Capurro. -

Sud-Aviation: Publicación y archivos. - Visita personal del autor - París - Francia. Marzo 1974.

"SWISSAR" Publicaciones y Memorias y Balances "Annual Report to Shareholders" Años 1957 - 1968 por especial gentileza Chairman.

"VARIG" Viacao Riograndense de Navegación Aérea. - Publicaciones oficiales y Balances, gentileza Director General. -

* * *

Documentación contable verificada

- "Aerolíneas Argentinas" - Memorias y Balances hasta la del año 1970.
- "A.L.A." - Memorias y Balances hasta su fusión con Austral S.A.
- "Austral, Compañía Argentina de Transporte Aéreo S.A." hasta su fusión con A.L.A.
- "Austral Líneas Aéreas" desde su fusión con A.L.A. hasta el año 1973.
- "F.A.M.A." - Flota Aérea Mercante Argentina. Memoria y Balances.
- "Z.O.N.D.A." Zona Oeste y Norte de Aerolíneas Sociedad Anónima MIXTA.
- "A.L.F.A." Aviación del Litoral Fluvial Argentino Sociedad Anónima MIXTA.
- "Aeroposta Argentina" Sociedad Anónima Mixta.
- "Alitalia" Empresa Italiana de Aviación - Relazione e Bilancio dell' esercizio 1968.
- "IBERIA" Líneas Aéreas de España - Balances y Memorias totales.
- "SWISSAR" Annual Report to Shareholders años 1967 y 1968.
- "Aerolíneas Colonia S.A." ARCO - Balances años década 1960.
- "VARING" - Balances Consolidados y Sucursal Buenos Aires - década 1960.